



3 1761 11650856 5



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116508565>



Second Session
Thirty-ninth Parliament, 2007-08

Deuxième session de la
trente-neuvième législature, 2007-2008

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Fisheries and Oceans

Pêches et des océans

Chair:

The Honourable BILL ROMPKEY, P.C.

Président :

L'honorable BILL ROMPKEY, C.P.

Tuesday, May 13, 2008
Thursday, May 15, 2008
Tuesday, May 27, 2008
Thursday, May 29, 2008 (in camera)

Le mardi 13 mai 2008
Le jeudi 15 mai 2008
Le mardi 27 mai 2008
Le jeudi 29 mai 2008 (à huis clos)

Issue No. 9

Fascicule n° 9

**Thirteenth, fourteenth, fifteen
and sixteenth meetings on:**

**Treizième, quatorzième, quinzième
et seizième réunions concernant :**

Issues relating to the federal government's current
and evolving policy framework for managing Canada's
fisheries and oceans (Arctic Study)

Les questions relatives au cadre stratégique actuel,
en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des
pêches et des océans du Canada (l'étude sur l'Arctique)

INCLUDING:
THIRD REPORT OF THE COMMITTEE
(Budget of the committee)

Y COMPRIS :
LE TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le budget du comité)

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Bill Rompkey, P.C., *Chair*

The Honourable Ethel Cochrane, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams

Cook

Comeau

Cowan

Gill

* Hervieux-Payette, P.C.
(or Tardif)

Hubley

Johnson

* LeBreton, P.C.
(or Comeau)

Meighen

Robichaud, P.C.
Watt

*Ex officio members

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
PÊCHES ET DES OCÉANS

Président : L'honorable Bill Rompkey, C.P.

Vice-présidente : L'honorable Ethel Cochrane

et

Les honorables sénateurs :

Adams

Cook

Comeau

Cowan

Gill

* Hervieux-Payette, C.P.
(ou Tardif)

Hubley

Johnson

* LeBreton, C.P.
(ou Comeau)

Meighen

Robichaud, C.P.
Watt

*Membres d'office

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 13, 2008

(14)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6:36 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Cochrane, Cook, Hubley, Robichaud, P.C. and Rompkey, P.C. (6).

In attendance: Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 21, 2007, the committee continued its study on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

WITNESS:

ArcticNet:

Louis Fortier, Scientific Director.

The chair made a statement.

Mr. Fortier made a statement and answered questions.

At 8:12 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, May 15, 2008

(15)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 10:48 a.m., in room 160-S, Centre Block, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Cochrane, Comeau, Cook, Hubley, Robichaud, P.C. and Rompkey, P.C. (7).

In attendance: Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 21, 2007, the committee continued its study on issues relating to the federal government's current and

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 13 mai 2008

(14)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 18 h 36, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P., *président*.

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Cochrane, Cook, Hubley, Robichaud, C.P., et Rompkey, C.P. (6).

Également présent : Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 21 novembre 2007, le comité poursuit son examen des questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

ArcticNet :

Louis Fortier, directeur scientifique.

Le président fait une déclaration liminaire.

M. Fortier fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 20 h 12, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 15 mai 2008

(15)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 10 h 48, dans la salle 160-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P., *président*.

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Cochrane, Comeau, Cook, Hubley, Robichaud, C.P., et Rompkey, C.P. (7).

Également présent : Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 21 novembre 2007, le comité poursuit son examen des questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du

evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

WITNESSES:

Transport Canada:

William (Bill) J. Nash, Director General, Marine Safety;

Victor M. Santos-Pedro, Director, Design, Equipment and Boating Safety;

Richard Day, Director, Operations and Environmental Programs.

Canadian Coast Guard:

Steven Troy, Director, Safety and Environmental Response Systems.

The chair made a statement.

Mr. Nash made a statement and, together with Mr. Santos-Pedro, Mr. Day and Mr. Troy, answered questions.

At 12:52 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, May 27, 2008

(16)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6:20 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Comeau, Cook, Cowan, Hubley, Robichaud, P.C., Rompkey, P.C. and Watt (8).

In attendance: Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 21, 2007, the committee continued its study on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

WITNESS:

As an individual:

K. Joseph Spears, Principal of the Horseshoe Bay Marine Group.

The chair made a statement.

Mr. Spears made a statement and answered questions.

gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Transports Canada :

William (Bill) J. Nash, directeur général, Sécurité maritime;

Victor M. Santos-Pedro, directeur, Conception, équipement et sécurité nautique;

Richard Day, directeur, Exploitation et programmes environnementaux.

Garde-côtière canadienne :

Steven Troy, directeur, Système de sécurité et d'intervention environnementale.

Le président fait une déclaration liminaire.

M. Nash fait une déclaration puis, aidé de MM. Santos-Pedro, Day et Troy, répond aux questions.

À 12 h 52, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 27 mai 2008

(16)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 18 h 20, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P., *président*.

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Comeau, Cook, Cowan, Hubley, Robichaud, C.P., Rompkey, C.P., et Watt (8).

Également présent : Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 21 novembre 2007, le comité poursuit son examen des questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

À titre personnel :

K. Joseph Spears, directeur principal du Horseshoe Bay Marine Group.

Le président fait une déclaration liminaire.

M. Spears fait une déclaration, puis répond aux questions.

At 8:30 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, May 29, 2008
(17)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day in camera at 11:03 a.m., in room 172-E, Centre Block, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Cochrane, Cook, Cowan, Hubley, Robichaud, P.C., Rompkey, P.C. and Watt (8).

In attendance: Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 21, 2007, the committee continued its study on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

Pursuant to rule 92(2)(e), the committee considered a draft agenda.

It was agreed that senators' staff be authorized to remain in the room during this meeting.

At 12 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

À 20 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 29 mai 2008
(17)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à huis clos, à 11 h 3, dans la salle 172-E de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P., *président*.

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Cochrane, Cook, Cowan, Hubley, Robichaud, C.P., Rompkey, C.P. et Watt (8).

Également présent : Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 21 novembre 2007, le comité poursuit son examen des questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine une ébauche de programme.

Il est convenu de permettre au personnel de demeurer dans la salle pendant la séance.

À 12 h, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, 17 April 2008

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans has the honour to present its

THIRD REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate on November 21, 2007, to examine and report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans, respectfully requests funds for the fiscal year ending March 31, 2009.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the *Senate Administrative Rules*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 17 avril 2008

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Votre comité, qui a été autorisé par le Sénat le mercredi 21 novembre 2007, à examiner, en vue d'en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada, demande respectueusement des fonds pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2009.

Conformément au Chapitre 3:06, section 2(1)c) du *Règlement administratif du Sénat*, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

Le président,

BILL ROMPKEY

Chair

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
FISHERIES AND OCEANS**

**STUDY OF THE FEDERAL GOVERNMENT'S
FRAMEWORK FOR MANAGING CANADA'S FISHERIES
AND OCEANS**

**APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2009**

Extract from the *Journals of the Senate* of Wednesday, November 21, 2007:

The Honourable Senator Tardif moved, seconded by the Honourable Senator Cowan:

That the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans be authorized to examine and report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans; and

That the papers and evidence received and taken and the work accomplished by the Committee on the subject during the First Session of the Thirty-ninth Parliament be referred to the Committee; and

That the Committee submit its final report to the Senate no later than Friday, June 27, 2008.

The question being put on the motion, it was adopted.

Extract from the *Journals of the Senate* of Thursday, April 10, 2008:

The Honourable Senator Rompkey, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Fraser:

That, notwithstanding the Order of the Senate adopted on Wednesday, November 21, 2007, the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans authorized to examine and report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans, be empowered to extend the date of presenting its final report from June 27, 2008 to December 19, 2008; and

That the Committee retain until February 12, 2009 all powers necessary to publicize its findings.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
PÊCHES ET OCÉANS**

**ÉTUDE SPÉCIALE DU CADRE STRATÉGIQUE DU
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL SUR LA GESTION DES
PÊCHES ET OCÉANS**

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT
LE 31 MARS 2009**

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 21 novembre 2007 :

L'honorable sénateur Tardif propose, appuyée par l'honorable sénateur Cowan,

Que le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans soit autorisé à examiner, pour en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada;

Que les mémoires reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis sur la question par le Comité au cours de la première session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au Comité; et

Que le Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le vendredi 27 juin 2008.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 10 avril 2008 :

L'honorable sénateur Rompkey, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Fraser,

Que, par dérogation à l'ordre adopté par le Sénat le mercredi 21 novembre 2007, le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans autorisé à examiner, pour en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada, soit habilité à reporter la date de présentation de son rapport final du 27 juin 2008 au 19 décembre 2008;

Qu'il conserve jusqu'au 12 février 2009 tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 175,349
Transportation and Communications	375,858
All Other Expenditures	<u>37,500</u>
TOTAL	\$ 588,707

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans on Tuesday, April 8, 2008.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Date _____
The Honourable William Rompkey, P.C.
Chair, Standing Senate Committee on
Fisheries and Oceans

Date _____
The Honourable George J. Furey
Chair, Standing Committee on Internal
Economy, Budgets and Administration

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	175,349 \$
Transports et communications	375,858
Autres dépenses	<u>37,500</u>
TOTAL	588,707 \$

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans le 8 avril, 2008.

Le soussigné ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date _____
L'honorable William Rompkey, C.P.
Président du Comité sénatorial permanent
des Pêches et océans

Date _____
L'honorable George J. Furey
Président du Comité permanent de la région
interne, des budgets et de l'administration

HISTORICAL INFORMATION

Fiscal Year	Funds Approved	Actual Expenditures
2005-2006	\$361,146	\$80,860
2006-2007	\$396,312	\$76,772.27
2007-2008	\$114,284	\$1,296.73
2008-2009	\$8,000	\$2,584.28*

* as of April 7, 2008

DONNÉES ANTÉRIEURES

Année fiscale	Fond approuvés	Dépenses actuelles
2005-2006	361,146 \$	80,860 \$
2006-2007	396,312 \$	76,772.27 \$
2007-2008	114,284 \$	1,296.73 \$
2008-2009	8,000 \$	2,584.28 \$ *

* à partir du 7 avril, 2008

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
FISHERIES AND OCEANS**

**STUDY OF THE FEDERAL GOVERNMENT'S FRAMEWORK FOR
MANAGING CANADA'S FISHERIES AND OCEANS**

**EXPLANATION OF BUDGET ITEMS
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2009**

GENERAL EXPENSES

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

Hospitality — general (0410)	1,000	
Working lunches (0415)	9,000	
<i>(30 lunches, \$300/lunch)</i>		
Working dinners (0415)	15,000	
<i>(30 dinners, \$500/dinner)</i>		
Sub-total		\$25,000

ALL OTHER EXPENDITURES

Books, newspapers and magazines (0702)	1,000	
Editing and revision services	4,000	
Miscellaneous expenses	1,000	
Sub-total		\$6,000

Total of General Expenses **\$31,000**

ACTIVITY 1 : Trip to Northern Canada between June 1-8, 2008

Fact-Findings and Public Hearings

23 participants: 12 senators, 11 staff

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

Reporting / transcribing (0403)	12,500	
<i>(5 days, \$2,500/day)</i>		
Hospitality — general (0410)	1,000	
Working lunches (0415)	7,500	
<i>(5 lunches, \$1,500/lunch)</i>		
Research Consultant (0401)	10,500	
Translators/interpreters PH (0444)	87,849	
<i>(5 days)</i>		
Advertising (0319)	15,000	
Sub-total		\$134,349

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

TRAVEL

Air transportation	57,500	
<i>12 senators x \$2,500 (0224)</i>		
<i>11 staff x \$2,500 (0227)</i>		
Air transportation (Chartered Flight)	140,000	

Hotel accommodation	27,600
<i>12 senators, \$200/night, 6 nights (0222)</i>	
<i>11 staff, \$200/night, 6 nights (0226)</i>	
Per diem (0221) & (0225)	16,543
<i>(23 participants, \$102.75/day, 7 days)</i>	
Ground transportation — bus rental (0228)	7,000
<i>(7 days, \$1,000/day)</i>	
Sub-total	\$248,643

ALL OTHER EXPENDITURES**OTHER**

Miscellaneous (0229)	7,000
----------------------	-------

RENTALS

Rental office space (meeting rooms) (0540)	7,500
<i>(5 days x \$1,500/day)</i>	

Sub-total	\$14,500
-----------	----------

Total of Activity 1	\$397,492
----------------------------	------------------

ACTIVITY 2 : Trip to the Arctic with the Coast Guard**Fact-Finding****10 participants: 7 senators, 3 staff****PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES**

Hospitality — general (0410)	1,000
Working lunches (0415)	1,000
<i>(1 lunch, \$1,000/lunch)</i>	
Working dinners (0415)	2,000
<i>(1 dinner, \$2,000/dinner)</i>	

Sub-total	\$4,000
-----------	---------

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**TRAVEL**

Air transportation	60,000
<i>7 senators x \$6,000 (0224)</i>	
<i>3 staff x \$6,000 (0227)</i>	
Hotel accommodation	4,000
<i>7 senators, \$200/night, 2 nights (0222)</i>	
<i>3 staff, \$200/night, 2 nights (0226)</i>	
Per diem (0221) & (0225)	6,165
<i>(10 participants, \$102.75/day, 6 days)</i>	

Sub-total	\$70,165
-----------	----------

ALL OTHER EXPENDITURES**OTHER**

Miscellaneous (0229)	7,000	
Sub-total		\$7,000

Total of Activity 2 **\$81,165**

ACTIVITY 3 : Conferences

Conference 1— International Conference TBD
3 participants

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

Conference fees (0406)	4,500	
<i>(3 participants x \$1500)</i>		
Sub-total		\$4,500

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**TRAVEL**

Air transportation	18,000	
<i>3 senators x \$6,000 (0224)</i>		
Hotel accommodation	4,800	
<i>3 senators, \$400/night, 4 nights (0222)</i>		
Per diem (0221) & (0225)	2,250	
<i>(3 participants, \$150/day, 5 days)</i>		
Ground transportation — taxis (0228)	1,500	
<i>(3 participants x \$500)</i>		
Sub-total		\$ 26,550

ALL OTHER EXPENDITURES

Miscellaneous (0229)	5,000	
Sub-total		\$ 5,000

Conference 2 — National Conference TBD
5 participants

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

Conference fees (0406)	7,500	
<i>(5 participants x \$1,500)</i>		
Sub-total		\$ 7,500

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**TRAVEL**

Air transportation	20,000	
<i>5 senators x \$4,000 (0224)</i>		
Hotel accommodation	6,000	
<i>5 senators, \$300/night, 4 nights (0222)</i>		

Per diem (0221) & (0225) (5 participants, \$80/day, 5 days)	2,000	
Ground transportation — taxis (0228) (5 participants x \$500)	2,500	
Sub-total		\$30,500
ALL OTHER EXPENDITURES		
Miscellaneous (0229)	5,000	
Sub-total		\$5,000
Total of Activity 3		\$79,050
Grand Total		\$ 588,707

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk, Committees Directorate

Date

Nicole Proulx, Director of Finance

Date

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
PÊCHES ET DES OCÉANS**

**ÉTUDE SPÉCIALE DU CADRE STRATÉGIQUE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL SUR
LA GESTION DES PÊCHES ET OCÉANS**

**EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2009**

DÉPENSES GÉNÉRALES

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

Frais d'accueil — divers (0410)	1 000	
Déjeuners de travail (0415)	9 000	
<i>(30 déjeuners, 300 \$/déjeuner)</i>		
Dîners de travail (0415)	15 000	
<i>(30 dîners, 500 \$/dîner)</i>		
Sous-total		25 000 \$

AUTRES DÉPENSES

Livres, journaux et revues (0702)	1 000	
Services d'édition et de révision	4 000	
Frais divers	1 000	
Sous-total		6 000 \$

Total des dépenses générales 31 000 \$

ACTIVITÉ 1 : Voyage dans le Nord canadien entre le 1-7 juin, 2008

Visite d'étude et audiences publiques

23 participants : 12 sénateurs, 11 employés

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

Rédaction / Transcription (0403)	12 500	
<i>(5 jours, 2 500 \$/jour)</i>		
Frais d'accueil — divers (0410)	1 000	
Lunchs de travail (0415)	7 500	
<i>(5 lunchs, 1 500 \$/lunch)</i>		
Soutien de recherche (0401)	10 500	
Traducteurs/Interprètes (0444)	87 849	
<i>(5 jours)</i>		
Publicité (0319)	15 000	
Sous-total		134,349 \$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

DÉPLACEMENTS

Transport aérien	57 500	
<i>12 sénateurs x 2 500 \$ (0224)</i>		
<i>11 employés x 2 500 \$ (0227)</i>		
Transport aérien	140 000	

Hébergement	27 600	
<i>12 sénateurs, 200 \$/nuit, 6 nuits (0222)</i>		
<i>11 employés, 200 \$/nuit, 6 nuits (0226)</i>		
Indemnité journalière (0221) & (0225)	16 543	
<i>(23 participants, 102.75 \$/jour, 7 jours)</i>		
Transport terrestre — location d'autobus (0228)	7 000	
<i>(7 jours, 1 000 \$/jour)</i>		
Sous-total		248,643 \$

AUTRES DÉPENSES**AUTRES**

Divers coûts (0229) 7 000

LOCATIONS

Location d'espace (salles de réunion) (0540) 7 500
(5 jours x 1 500 \$/jour)

Sous-total 14 500 \$

Total de l'Activité 1 397,492 \$

ACTIVITÉ 2 : Voyage avec la garde côtière canadienne**VISITE D'ÉTUDE**

10 participants : 7 sénateurs, 3 employés

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

Frais d'accueil — divers (0410) 1 000
 Lunchs de travail (0415) 1 000
(1 lunch, 1 000 \$/lunch)
 Dîners de travail (0415) 2 000
(1 dîner, 2 000 \$/dîner)

Sous-total 4 000 \$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS**DÉPLACEMENTS**

Transport aérien 60 000
7 sénateurs x 6 000 \$ (0224)
3 employés x 6 000 \$ (0227)
 Hébergement 4 000
7 sénateurs, 200 \$/nuit, 2 nuits (0222)
3 employés, 200 \$/nuit, 2 nuits (0226)
 Indemnité journalière (0221) & (0225) 6 165
(10 participants, 102.75 \$/jour, 6 jours)

Sous-total 70 165 \$

AUTRES DÉPENSES**AUTRES**

Divers coûts (0229)	7 000	
Sous-total		7 000 \$

Total de l'Activité 2 **81 165 \$**

ACTIVITÉ 3 : Conférences**Conférence 1 : Conférence internationale (à déterminer)****3 participants****SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES**

Frais d'inscription (0406)	4 500	
<i>(3 participants x 1500 \$)</i>		
Sous-total		4 500 \$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS**DÉPLACEMENTS**

Transport aérien	18 000	
<i>3 sénateur x 6 000 \$ (0224)</i>		
Hébergement	4 800	
<i>3 sénateurs, 400 \$/nuît, 4 nuît (0222)</i>		
Indemnité journalière (0221) & (0225)	2 250	
<i>(3 participants, 150 \$/jour, 5 jours)</i>		
Transport terrestre — taxis (0228)	1 500	
<i>(3 participants x 500 \$)</i>		
Sous-total		26 550 \$

AUTRES DÉPENSES

Divers coûts (0229)	5 000	
Sous-total		5 000 \$

Conférence 2 : Conférence nationale**5 participants**

Frais d'inscription (0406)	7 500	
<i>(5 participants x 1 500 \$)</i>		
Sous-total		7 500 \$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS**DÉPLACEMENTS**

Transport aérien	20 000	
<i>5 sénateurs x 4 000 \$ (0224)</i>		
Hébergement	6 000	
<i>5 sénateurs, 300 \$/nuît, 4 nuît (0222)</i>		

Indemnité journalière (0221) & (0225) (5 participants, 80 \$/jour, 5 jours)	2 000	
Transport terrestre — taxis (0228) (5 participants x 500 \$)	2 500	
Sous-total		30 500 \$
AUTRES DÉPENSES		
Divers coûts (0229)	5 000	
Sous-total		5 000 \$
Total de l'Activité 3		79 050 \$
Grand Total		588,707 \$

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Heather Lank, greffière principale, Direction des comités

Date

Nicole Proulx, Director of Finance

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, April 17, 2008

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2009 for the purpose of its special study on policy framework, as authorized by the Senate on Thursday, April 10, 2008. The approved budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 169,349
Transport and Communications	348,708
All Other Expenditures	<u>32,834</u>
Total	\$ 550,891

(includes funds for fact finding missions, public hearings and participation at conferences. Sole sourcing for charter aircraft and interpretation is authorized.)

Respectfully submitted,

Le vice-président,

TERRY STRATTON

Deputy Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 17 avril 2008

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent des pêches et océans concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2009 aux fins de leur étude spéciale sur le cadre stratégique, tel qu'autorisé par le Sénat le jeudi 10 avril 2008. Le budget approuvé se lit comme suit :

Services professionnels et autres	169 349 \$
Transports et communications	348 708
Autres dépenses	<u>32 834</u>
Total	550 891 \$

(y compris des fonds pour des missions d'étude, des audiences publiques et pour participer à des conférences. L'attribution d'un contrat à fournisseur exclusif pour les vols nolisés et l'interprétation est autorisée.)

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 13, 2008

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6:36 p.m. to examine and report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. Topic: Arctic Study

Senator Bill Rompkey (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: We are pursuing our study of the evolving plan for fisheries and oceans, with particular focus on the Arctic and, within the Arctic, a more particular focus on the Canadian Coast Guard, CCG, and its past and future roles as we attempt to assess the impact of climate change on the Arctic. We will travel to the Arctic during the first week of June for meetings to hear witness testimony.

In Ottawa, we have heard from numerous witnesses, including the current Commissioner of the CCG, Mr. George Da Pont; Dr. Michael Byers, from the University of British Columbia; Dr. Rob Huebert, from the University of Calgary; Mr. Duane Smith, President of the Inuit Circumpolar Council; Dr. Scott Borgerson, from the Council on Foreign Relations; legal advisors from Foreign Affairs and International Trade Canada; representatives from Nunavut Tunngavik Incorporated and Inuit Tapiriit Kanatami; and others from Nunavut and elsewhere.

Today, it is my pleasure to welcome Dr. Louis Fortier, Scientific Director of ArcticNet. Dr. Fortier has studied at various universities in Canada and elsewhere. He holds the Canada Research Chair on the Response of Arctic Marine Ecosystems to Climate Change and has sat on the Natural Science and Engineering Research Council of Canada, NSERC, since 2005. Senators have Dr. Fortier's biography before them this morning.

I will introduce members of the committee: Senator Robichaud, from New Brunswick; Senator Cochrane, from Newfoundland and Labrador; Senator Hubley, from Prince Edward Island; Senator Cook, from Newfoundland and Labrador.

The presentation on the screen this morning is in English only, but senators have before them the same slides in English and in French. I need the agreement of senators to proceed, given the parliamentary practice to operate in both official languages. Is it agreed, senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Thank you.

We know that ArcticNet is doing a great deal of work and perhaps Mr. Fortier can tell us about the relative level of Arctic activity by Canadian government departments. We have heard that the budget of Fisheries and Oceans Canada might not have

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 13 mai 2008

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 18 h 36, afin d'examiner, en vue d'en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. Sujet : Étude sur l'Arctique

Le sénateur Bill Rompkey (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Nous poursuivons notre étude du plan, en évolution, relatif aux pêches et aux océans, en mettant particulièrement l'accent sur l'Arctique et, notamment, sur la Garde côtière canadienne et les rôles qu'elle a assumés et qu'elle assumera dans le cadre des efforts que nous déployons pour évaluer l'impact des changements climatiques sur cette région. Nous nous rendrons en Arctique au cours de la première semaine de juin pour recueillir des témoignages.

À Ottawa, nous avons entendu de nombreux témoins, notamment le commissaire actuel de la GCC, M. George Da Pont; M. Michael Byers, de l'Université de la Colombie-Britannique; M. Rob Huebert, de l'Université de Calgary; M. Duane Smith, président du Conseil circumpolaire inuit; M. Scott Borgerson, du Council on Foreign Relations; des conseillers juridiques du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international; des représentants de Nunavut Tunngavik Incorporated et d'Inuit Tapiriit Kanatami; et d'autres témoins du Nunavut et d'ailleurs.

J'ai le plaisir d'accueillir aujourd'hui M. Louis Fortier, directeur scientifique d'ArcticNet. M. Fortier a étudié dans diverses universités, au Canada ou à l'étranger. Titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur la Réponse des écosystèmes marins arctiques au réchauffement climatique, il est membre du Conseil de recherche en sciences naturelles et génie du Canada depuis 2005. Les sénateurs ont en main la biographie de M. Fortier.

Les membres du comité sont les suivants : le sénateur Robichaud, du Nouveau-Brunswick; le sénateur Cochrane, de Terre-Neuve-et-Labrador; le sénateur Hubley, de l'Île-du-Prince-Édouard; et le sénateur Cook, également de Terre-Neuve-et-Labrador.

La présentation de ce matin ne sera donnée qu'en anglais à l'écran, mais les sénateurs ont devant eux les diapositives en anglais et en français. J'ai besoin de l'accord de ces derniers pour poursuivre, puisque la pratique parlementaire exige que l'on tienne les réunions dans les deux langues officielles. Êtes-vous d'accord, messieurs les sénateurs?

Des voix : Oui.

Le président : Merci.

Nous savons qu'ArcticNet effectue un travail colossal, et M. Fortier pourra peut-être nous en dire un peu plus sur le niveau relatif d'activité des ministères fédéraux en Arctique. Nous avons entendu dire que le budget de Pêches et Océans Canada n'avait

kept pace with other agencies in the Arctic. I hope that Dr. Fortier can shed light on the overall Canadian effort as well as that of ArcticNet.

Louis Fortier, Scientific Director, ArcticNet: Thank you, Mr. Chair, and senators, I am pleased to be here. My concern is that I am speaking to the committee after Dr. Byers, Dr. Huebert, Dr. Borgerson, Mr. Da Pont and many others, I wonder what is left to say. You must be aware of the situation in the Arctic and the roles that the Canadian Coast Guard and Fisheries and Oceans Canada play in the renaissance of Canadian Arctic research.

To answer the question that you raised, in the 1950s and 1960s Canada had a leadership role in Arctic science, especially after the precedent International Polar Year. In the 1970s, 1980s and 1990s, there were major cuts to the capacities of departments that have a stake in the Arctic to operate. Since then, the tide has reversed under the pressure of climate change. The research is pretty good today, and many activities are ongoing and into the future as well.

All of this is linked to global warming, and nowhere else on the planet is it warming as fast as it is in the Arctic. One of the first consequences of this warming of the Arctic is the melting of the sea ice that covers the Arctic Ocean. That sea-ice cover is often thought of as being similar to a skating rink, which is static, immobile and never-changing. In fact, it is more like a living organism because it moves constantly with currents, tides and winds. This slide of actual data depicts the evolution in 2005 of the sea-ice cover over the Arctic Ocean. The ice grows in the winter and shrinks in the summer. It is very dynamic and thermodynamic. Now we are moving into what is called the Northern Route along Siberia. In 2005, the Northern Route was fully open to navigation for six weeks. Then in October and November, the ice was building up again, entering into the Bering Sea and moving into the Northern Pacific Ocean. It is extremely dynamic and difficult to study.

The climate models are telling us that this sea-ice cover should already have started to shrink. It has existed for millions of years and is now slowly disappearing.

We can determine that because we take the extent of the sea-ice cover at its annual minimum at the end of the summer, in September. If we look at this for approximately the last 30 years, we see in the previous century that the ice cover was about 6 million or 7 million square kilometres over the Arctic Ocean in September. As we move forward in time, we see that the ice cover is variable. However, it has a tendency to decrease, and that tendency accelerated in the year 2000. We set the record in 2005 with very little ice over the Arctic Ocean in September.

peut-être pas augmenté au même rythme que celui d'autres organismes dans cette région. J'espère que M. Fortier pourra nous informer sur l'ensemble des efforts déployés par les Canadiens et, plus particulièrement, ceux d'ArcticNet.

Louis Fortier, directeur scientifique, ArcticNet : Je vous remercie, monsieur le président et honorables sénateurs. Je suis ravi d'être ici aujourd'hui, même si je m'inquiète un peu de témoigner après MM. Byers, Huebert, Borgerson, Da Pont et bien d'autres experts; je me demande bien ce qu'il reste à dire. Vous devez être au courant de la situation en Arctique et des rôles que la Garde côtière canadienne et le ministère des Pêches et des Océans jouent dans la renaissance de la recherche canadienne en Arctique.

Pour répondre à la question que vous avez soulevée, sachez que dans les années 1950 et 1960, le Canada assumait le leadership dans le domaine de la science arctique, particulièrement au cours de la précédente année polaire internationale. Dans les années 1970, 1980 et 1990, les ministères qui s'intéressent à l'Arctique ont vu leurs capacités considérablement réduites. Depuis, on a renversé la vapeur en raison des changements climatiques. La recherche a maintenant le vent dans les voiles, avec de nombreuses activités sont en cours et à venir.

Tout ceci est lié au réchauffement climatique, qui se fait sentir en Arctique comme nulle part ailleurs. L'une des premières conséquences du réchauffement de cette région est la fonte de la glace marine qui couvre l'océan Arctique. On croit souvent que cette couverture de glace est comme une patinoire, statique, immobile et immuable. En fait, elle s'apparente davantage à un organisme vivant, qui bouge constamment au gré des courants, des marées et des vents. Cette diapositive, qui présente des données actuelles, montre l'évolution de la couverture de glace marine sur l'océan arctique en 2005. La couverture prend de l'expansion en hiver et diminue en été; c'est un comportement très dynamique et thermodynamique. Nous passons maintenant à ce que l'on appelle la route du Nord, qui longe la Sibérie. En 2005, cette route était entièrement ouverte à la navigation pendant six semaines. Ensuite, en octobre et novembre, la glace se formait de nouveau, recouvrait la mer de Béring pour descendre jusque dans le Pacifique Nord. C'est une évolution extrêmement dynamique et difficile à étudier.

Les modèles climatiques nous indiquent que cette couverture de glace marine devrait déjà avoir commencé à s'amenuiser. Après des millions d'années d'existence, elle disparaît maintenant doucement.

Nous en arrivons à cette conclusion parce que nous mesurons l'étendue de la couverture de glace marine à son minimum annuel, à la fin de l'été, en septembre. Si nous observons la situation pour les 30 dernières années, nous voyons qu'au cours du siècle dernier, cette couverture de glace recouvrait l'océan Arctique sur une superficie d'environ six à sept millions de kilomètres carrés en septembre. Cette couverture de glace varie avec le temps. Elle tend cependant à diminuer, tendance qui s'accélère depuis 2000. Nous avons établi un record en 2005, année où il y a eu très peu de glace sur l'océan Arctique au mois de septembre.

The situation improved somewhat in 2006, and then we had a big surprise in 2007. The best specialists in the world were not prepared to see what occurred. We had simulations of future climate indicating this would happen by the end of the century or by mid-century. Now we see it happening in 2007. The forecast for 2008 is grim. As far as we can predict, the striation will be worse; that is, we can go below that of 2007 or way below that of 2007 depending on what happens. This is our forecast for September 2008.

From a scientific point of view, it will be exciting to see where it will go. However, it is very alarming if you are concerned with the climate change on this planet. For us, it brings the agenda of climate warming, of a shift in the climate of the northern hemisphere, from the end of the century to maybe five years from now. Things are moving fast and extremely fast in the Arctic.

We are beginning to understand that there are two types of sea ice over the Arctic Ocean: annual ice, which forms and will mostly melt each year; and multi-year ice, which can be five, six, or even ten years old. The latter is very thick ice that resists melting every year. Therefore, it is the capital of cold that we have in the Arctic Ocean, and this capital has been shrinking extremely fast in recent years.

On this animation, the white mark moving around is the distribution of multi-year ice. You can see it flowing into the Fram Strait north of Greenland, and it is slowly disappearing. As years pass, especially in the 1990s, you see the multi-year sea ice being flushed out of the Arctic Ocean into the Atlantic Ocean where it melts. In September 2005, very little multi-year ice was left in the Arctic Ocean. We have lost our capital of sea ice, our basic cold region.

As multi-year ice vanishes in the Arctic Ocean, conditions will be increasingly similar to what we see in the St. Lawrence Seaway with the formation of annual ice. That will open up the Canadian archipelago to navigation because that multi-year ice is the one factor that prevents the possibility of navigation in the Arctic Ocean at this time. If we only have annual ice in the Arctic Ocean, it will be as navigable as the St. Lawrence Seaway. This means it will be possible to cross the Arctic Ocean for 12 months of the year.

A navigable Arctic Ocean will have tremendous environmental, strategic, geopolitical, socio-economic and climatic impacts, which you have been discussing with the various experts. You have seen all the intricacies of the geopolitics of the Northwest Passage, which is a totally different issue than Canada's claim on a large section of the Arctic Ocean.

The Canadian Coast Guard, in general, is fulfilling its mandate at this time. However, somewhat paradoxically, as the sea ice regresses, we will need more icebreaking services because of an increase in navigation and the continual formation of sea ice in

La situation s'est quelque peu améliorée en 2006, puis nous avons eu une énorme surprise en 2007. Les meilleurs spécialistes du monde n'avaient rien vu venir. Selon nos projections climatiques, cette situation ne devait pas se présenter avant la moitié ou la fin du siècle; or, cela s'est produit en 2007 et les prévisions pour 2008 sont pessimistes. D'après nos prévisions, les striures empireront un peu ou beaucoup, selon ce qui se passera. Voici notre prévision pour septembre 2008.

D'un point de vue scientifique, il sera fascinant de voir ce qui se passera. Cependant, la situation est très alarmante pour ceux qui s'inquiètent des changements climatiques sur la planète. Pour notre part, nous nous préoccupons du réchauffement climatique et de la modification du climat dans l'hémisphère Nord, depuis la fin du siècle dernier jusque dans peut-être cinq ans. Les choses évoluent rapidement, extrêmement rapidement dans l'Arctique.

Nous commençons à comprendre qu'il existe deux types de glace marine sur l'océan Arctique : la glace annuelle, qui se forme et fond pratiquement complètement chaque année, et la glace pluriannuelle, qui peut rester cinq, six ou même dix ans. Cette dernière est très épaisse et résiste à la fonte chaque année. Cette glace constitue donc le capital de froid dont nous disposons dans l'océan Arctique, un capital qui disparaît à vue d'œil ces dernières années.

Sur cette animation, la marque blanche qui se déplace montre l'évolution de la glace pluriannuelle. Nous pouvons la voir envahir le détroit de Fram, au Nord du Groenland; or, elle disparaît tranquillement. Au fil des ans, particulièrement depuis les années 1990, on peut voir la glace pluriannuelle s'épandre de l'océan Arctique dans l'océan Atlantique, où elle fond. En septembre 2005, il restait très peu de cette glace dans l'océan Arctique. Nous avons perdu notre capital de glace marine, notre principale région froide.

À mesure que la glace pluriannuelle disparaîtra de l'océan Arctique, les conditions y seront de plus en plus semblables à celles que nous observons sur la Voie maritime du Saint-Laurent, où il ne se forme que de la glace annuelle. Cela permettra d'ouvrir l'archipel canadien à la navigation, parce que la glace pluriannuelle est le seul obstacle à la navigation dans l'océan Arctique actuellement. S'il ne reste que de la glace annuelle dans l'océan Arctique, cette région sera aussi navigable que la Voie maritime du Saint-Laurent. Il sera donc possible de traverser l'océan Arctique 12 mois par année.

Le fait que l'océan Arctique soit navigable aura d'énormes impacts environnementaux, stratégiques, géopolitiques, socioéconomiques et climatiques, dont vous avez discuté avec divers spécialistes. Vous avez pu apprécier toute la complexité des enjeux géopolitiques du passage du Nord-Ouest, qui sont totalement différents de ceux relatifs aux droits que le Canada réclame sur une grande partie de l'océan Arctique.

De façon générale, la Garde côtière canadienne remplit son mandat pour l'instant. Cependant, même si cela peut sembler paradoxal, d'après nos projections les plus futuristes, les services de brise-glace deviendront de plus en plus nécessaires à mesure

the winter for as long as we can predict. Therefore, we will need more icebreakers for increased navigation, industrial activity and research.

The current situation of the CCG fleet was explained to you by Commissioner Da Pont and others. However, to reiterate, we have two aging heavy icebreakers, the *Louis S. St-Laurent* built in 1968 and the *Terry Fox*. The *Louis S. St-Laurent* is well-equipped for science. We have four medium icebreakers. The *Amundsen* is the best equipped for science amongst the four. You will be visiting the Arctic later in the year on the *Henry Larsen*, which is the same class as the *Amundsen*. We also have one light icebreaker. Therefore, we have a few icebreakers that are deployed in the Arctic. Recently, we heard the announcement that the *Louis S. St-Laurent* will be replaced by a polar-class icebreaker, which is something we have needed for a long time.

Comparing Canada with other countries, Germany, Sweden, China and the U.S each have one heavy research icebreaker at this time. Korea will have one soon. However, the real champion, the most well-equipped country is Russia.

Russia has three active nuclear icebreakers of the Lenin class. These are huge ships such as the *Yamal*. They are about 10 times larger than the *Amundsen*, our research icebreaker. These nuclear-powered ships operate on close to 100,000 horsepower. A ship can normally cruise at 11 knots, and these icebreakers will do roughly 11 knots as well in three metres of ice. They explode the ice away from the ship. This is why Russia is empowered to back their claim for a large part of the Arctic Ocean. They can easily go to the North Pole with their ships.

They also have several conventional fuel-powered heavy icebreakers. They have had the capacity for a long time to keep the Northern Route open for internal navigation in the Arctic Ocean along the Siberian coast. This has been done since the Soviet era.

Canada is in a relatively good position at this time relative to many countries. We have more icebreakers, which is normal given our Arctic dimension. However, these icebreakers are aging and need to be replaced. Canada is not up to par compared to Russia. They are the dominant icebreaking nation in the world.

The Canadian Coast Guard has superb expertise in patrolling the icy waters of the Canadian Arctic. However, they do not have the infrastructure needed to fulfill their expanding mandate in the Arctic. The situation is changing very quickly, but the fleet is aging as quickly as the situation is changing.

The icebreakers are maintained in excellent condition. However, all of them are in the last quarter of their expected life span. The icebreakers are in good shape, but they are not

que la calotte glacière diminuera, en raison de l'augmentation de la navigation et de la formation continue de glace marine pendant l'hiver. Nous aurons ainsi besoin d'un plus grand nombre de brise-glaces en raison de l'augmentation de la navigation, de l'activité industrielle et de la recherche.

Le commissaire Da Pont et d'autres experts vous ont exposé la situation actuelle de la flotte de la GCC. Cependant, au risque de répéter leurs propos, je dirais que nous disposons de deux brise-glaces lourds, le *Louis S. St-Laurent*, construit en 1968, et le *Terry Fox*, qui prennent tous deux de l'âge. Le premier est bien équipé pour les activités scientifiques. Nous avons également quatre brise-glaces moyens, dont l'*Amundsen*, qui est le mieux équipé pour des expéditions scientifiques. Vous visiterez l'Arctique plus tard cette année à bord du *Henry Larsen*, qui est de la même classe que l'*Amundsen*. Nous possédons également un brise-glace léger. Nous avons donc quelques brise-glaces en activité dans l'Arctique. Nous avons appris récemment que le *Louis S. St-Laurent* sera remplacé par un brise-glace de classe polaire, ce que nous attendions depuis longtemps.

Si l'on regarde ailleurs, on voit que l'Allemagne, la Suède, la Chine et les États-Unis ont tous un brise-glace de recherche lourd pour l'instant, et la Corée en aura un bientôt. Cependant, le véritable champion, le pays le mieux équipé, c'est la Russie.

Ce pays dispose de trois brise-glaces à propulsion nucléaire de classe Lenine en activité. Ce sont des bâtiments énormes, comme le *Yamal*. Ils sont environ 10 fois plus gros que l'*Amundsen*, notre brise-glace pour la recherche. Ces navires à propulsion nucléaire ont une force équivalant à près de 100 000 chevaux-vapeur. Un navire avance normalement à une vitesse de 11 nœuds, et ces brise-glaces sont aussi rapides dans trois mètres de glace; ils pulvérisent littéralement la glace sur leur chemin. Voilà pourquoi la Russie a les moyens de ses ambitions sur une grande partie de l'océan Arctique. Elle peut facilement envoyer des navires au pôle Nord.

La Russie possède également plusieurs brise-glaces lourds traditionnels alimentés au carburant. Elle peut garder la route du Nord ouverte à la navigation interne dans l'océan Arctique, le long de la côte de Sibérie, et ce, depuis l'époque soviétique.

Actuellement, le Canada fait relativement bonne figure comparativement à de nombreux autres pays. Nous avons davantage de brise-glaces, ce qui est normal, puisque nous sommes actifs dans l'Arctique. Cependant, ces navires vieillissent et doivent être remplacés. Et le Canada ne se mesure pas à la Russie, qui est le pays le mieux équipé en brise-glaces au monde.

La Garde côtière canadienne possède une expertise incontestée pour patrouiller les eaux glacées de l'Arctique canadien. Cependant, elle n'a pas les infrastructures nécessaires pour remplir son mandat en Arctique, qui est de plus en plus étendu. La situation évolue très vite, mais la flotte vieillit aussi rapidement.

Les brise-glaces sont très bien entretenus. Ils sont cependant tous dans le dernier quart de leur cycle de vie prévu. Même s'ils sont en bon état, ils ne sont pas assez puissants. Ils n'ont pas été

powerful enough; their power is limited. They were not built for the Arctic Ocean but for the St. Lawrence Seaway. That limits the operations from June to November. We cannot go into central areas; although the *Louis S. St-Laurent* can, but it will retire soon.

We have limited capacity at this time to maintain circum-annual navigation in the Canadian Arctic and, especially, for the deep ocean basin. We have limited capacity to conduct crucial studies of the continental shelf. It is possible, but it is not the most efficient way to do it. It is difficult to achieve the desired results.

At this time, we have virtually no capacity for rapid, efficient intervention in case of an accident or extreme ice conditions. For example, if we had a catastrophe similar to the *Exxon Valdez* near Resolute Bay, there is nothing we can do to mop up the disaster.

We have a good basis with which to start, but we need to develop the CCG capacity in the Arctic very quickly. If I had a mandate or were elected to make recommendations, they would be as follows: the icebreaking mandate, the survey of the Arctic, if you will, the federal presence in the Canadian Arctic should remain with the Canadian Coast Guard. As we published in policy options in 2006, we need two polar-class icebreakers for a circum-annual presence over the entire Canadian archipelago and the deep Arctic basin.

At this time, a "9-3" icebreaker has been announced. A 9-3 icebreaker has the capacity to operate fully in the Arctic for nine months and then for three months in the south. I think we will hear about a new one; I do not know, but my feeling is that the government will announce another one. This is on a time horizon of 10 years. If we decide now to build them, it will be 10 years before they are operational. In the meantime, the fleet will age again, and we will have a gap of several years where we will not have a large heavy icebreaker in Canada.

We have an urgent need to replace the existing four medium icebreakers by more powerful ships for spring and fall operations. Given the current schedule, that will not happen for the next 17 to 20 years. If you talk to the industry, to the researchers, to the Northern community, it is important that all new icebreakers must be multi-task ships. In addition to icebreaking, escort navigation, search and rescue and sea-lift task, we need to boost the environmental security capacity of those ships.

Also, the CCGS *Amundsen* has been used as a clinic, as a medical clinic to visit all the villages of the Inuit. This has been extremely successful. From that experience, we feel these new ships should be given some medical capacity to support the health system in the Canadian Arctic. It is a health system that is in dire need of an upgrade. We need some science capability, of course, on all those ships. They would have the mandate, also, to enforce whatever fisheries or shipping policy that we promote in Canada.

construits pour l'océan Arctique, mais pour la Voie maritime du Saint-Laurent. Ainsi, ils ne peuvent être actifs que de juin à novembre. Nous ne pouvons nous rendre dans les régions centrales; même si le *Louis S. St-Laurent* le peut, il sera bientôt mis au rancart.

Notre capacité à assurer la navigation toute l'année dans l'océan Arctique est limitée, particulièrement dans les bassins océaniques profonds. Nous éprouvons également des difficultés à réaliser des études essentielles sur le plateau continental. Même si nous y parvenons, ce n'est guère efficace. Il est difficile d'obtenir les résultats désirés.

À l'heure actuelle, notre capacité d'intervention efficace et rapide en cas d'accident ou de conditions de glace extrêmes est pratiquement inexistante. Si, par exemple, il se produisait une catastrophe semblable à celle du *Exxon Valdez* près de la baie Resolute, nous aurions beaucoup de mal à nettoyer les dégâts.

Nous avons une bonne base de départ, mais nous devons développer la capacité de la GCC dans l'Arctique, et ce, très rapidement. Si j'avais une recommandation à formuler, ce serait la suivante : il faudrait laisser à la Garde côtière canadienne le soin d'assurer les services de brise-glace et la surveillance dans l'Arctique, ou, si vous préférez, la présence fédérale dans l'Arctique canadien. Comme nous l'avons indiqué dans nos options stratégiques de 2006, nous devons disposer de deux brise-glaces de classe polaire pour assurer une présence à l'année dans tout l'archipel canadien et dans le bassin arctique profond.

Pour l'heure, on prévoit la construction d'un brise-glace « 9-3 », lequel peut être pleinement opérationnel en Arctique pendant neuf mois, puis servir pendant trois mois dans le Sud. Je crois, sans en avoir la certitude, que le gouvernement annoncera la construction d'un autre brise-glace. Le tout ne se concrétisera toutefois que dans une dizaine d'années. Si nous décidons maintenant de construire ces bâtiments, ils seront prêts dans 10 ans. D'ici là, la flotte continuera de vieillir, et, pendant plusieurs années, le Canada ne disposera pas de brise-glace lourd de grande taille.

Il est urgent de remplacer les quatre brise-glaces moyens par des navires plus puissants pouvant être utilisés au printemps et à l'automne. On prévoit toutefois que cela ne se fera pas avant 17 ou 20 ans. De l'avis de l'industrie, des chercheurs et des communautés du Nord, tous les nouveaux brise-glaces doivent être polyvalents. En plus d'ouvrir un chemin dans la glace, d'escorter les navires, de participer à des opérations de recherche et de sauvetage ainsi que d'effectuer du ravitaillement en mer, ces navires doivent être mieux en mesure d'assurer la sécurité environnementale.

En outre, le NGCC *Amundsen* a servi de clinique médicale ambulante en desservant divers villages inuits, une opération qui a remporté un énorme succès. Nous croyons donc que les nouveaux navires devraient avoir certains équipements médicaux afin d'appuyer le réseau de santé dans l'Arctique canadien. C'est un système qui a énormément besoin d'amélioration. Bien sûr, tous ces navires doivent également avoir des fonctions scientifiques, en plus de servir à appliquer les politiques en matière de pêche et de transport maritime défendues par le Canada.

The Canadian Coast Guard must engage now the Northern communities and governance in developing their new mandate. Currently, there is not much you can do in the Arctic if you do not have the approval of the Inuit communities or their governance.

Also, we must enlist industry as a major client because the exploration and exploitation is increasing. Several major projects are developing at this time in the Arctic, and all these projects will need icebreaking support and Coast Guard services. In general, we should use the St. Lawrence Seaway as a model of the magnitude and complexity of the challenge. You all remember the magnitude of that mammoth project; we are facing the same type of challenge in the Arctic.

The Chair: Thank you. I wonder if you could clarify something. You mentioned a couple of times the mandate of the Canadian Coast Guard. However, we have not been able to find a mission statement for the Coast Guard. As far as we can tell, there is nothing on paper that defines the mission of the Coast Guard.

Do you know of a mandate for the Coast Guard?

Mr. Fortier: I will not be able to locate the document. However, I meant that at this time, they have a mandate of search and rescue, navigational aids, escort and icebreaking. My point is that the mandate in the Arctic will be expanding very quickly. We are seeing the first signs of increased traffic. Several nations, such as Korea and Finland, are building new ships that are icebreaking ships. Their goals are obvious: They want to transit from Asia to Europe and vice versa through the Arctic Ocean.

There will be a lot more traffic. It may not necessarily be all in the Northwest Passage. Even internal navigation for Canada is increasing now in the Canadian Arctic. That is what I meant. The mandate of the Coast Guard will necessarily increase.

The Chair: You would support an expanded mandate for the Coast Guard and, presumably, a written mission statement that sets out what it should do.

Mr. Fortier: In my view — and this is the vision shared by many of my colleagues, also — the Coast Guard has a major role to play in the controlled development of the Arctic at this time. If the Coast Guard does not develop a policing mandate, surveillance mandate or enforcing mandate, it could turn into a chaotic “Klondike” — a race for whatever the resources are available there.

[Translation]

Senator Robichaud: Mr. Fortier, I do not see anything in your recommendations about the Canadian Coast Guard becoming a separate department rather than an adjunct to the Department of Fisheries and Oceans, as it is currently. Would this be a good idea?

Mr. Fortier: I would prefer not to say.

La Garde côtière canadienne doit faire participer maintenant les communautés du Nord et leurs dirigeants à l'élaboration de son nouveau mandat dans l'Arctique. Actuellement, sans leur appui, on a pratiquement les mains liées.

De plus, il faut faire de l'industrie un de nos gros clients, car les activités d'exploration et d'exploitation augmentent. Plusieurs projets d'envergure se dessinent dans l'Arctique, et ils requièrent tous les services de brise-glace et de la Garde côtière. De façon générale, nous devrions nous appuyer sur le projet de la Voie maritime du Saint-Laurent pour évaluer l'ampleur et la complexité du défi. Vous vous rappellerez tous l'importance de cette gigantesque entreprise; c'est au même genre de défi que nous sommes confrontés dans l'Arctique.

Le président : Merci. Je me demande si vous pourriez éclaircir un point. Vous avez fait allusion, à quelques reprises, au mandat de la Garde côtière canadienne. Cependant, nous n'avons pu trouver son énoncé de mission. Pour autant que nous sachions, cette mission n'est définie dans aucun document.

Connaissez-vous le mandat de la Garde côtière?

M. Fortier : Je ne pourrai trouver le document en question. Je sais par contre que nous sommes mandatés pour offrir des services de recherche et de sauvetage, d'aide à la navigation, d'escorte et de brise-glace. Selon moi, notre mandat dans l'Arctique s'élargira rapidement. Nous observons déjà les premiers signes de l'augmentation du trafic. Plusieurs pays, comme la Corée et la Finlande, construisent de nouveaux navires brise-glaces. Leurs objectifs sautent aux yeux : ils veulent voyager de l'Asie à l'Europe en passant par l'océan Arctique.

Le trafic augmentera considérablement, et pas seulement dans le passage du Nord-Ouest. Même la navigation intérieure devient dense dans l'Arctique canadien. Ce qui nous ramène à l'essence de mon message : le mandat de la Garde côtière prendra nécessairement une nouvelle dimension.

Le président : Vous souhaiteriez que la Garde côtière assume un mandat élargi, mandat qui serait, je suppose, consigné par écrit.

M. Fortier : À mon avis — et c'est une vision que partagent bon nombre de mes collègues —, la Garde côtière a un rôle majeur à jouer dans le développement contrôlé de l'Arctique. Si elle ne dote pas d'un mandat de maintien de l'ordre et d'application des lois, la région pourrait devenir un « Klondike » chaotique — où tous chercheraient à s'accaparer les ressources convoitées.

[Français]

Le sénateur Robichaud : Monsieur Fortier, je ne vois pas dans vos recommandations que la Garde côtière canadienne deviendrait un ministère en soi, plutôt qu'un ajout au ministère des Pêches et Océans, comme c'est le cas présentement. Serait-ce souhaitable?

M. Fortier : Je préférerais ne pas me prononcer sur cette question.

Senator Robichaud: Go ahead; there is no need to feel embarrassed.

Mr. Fortier: Our consortium works very closely with the Department of Fisheries and Oceans. We also work closely with the Canadian Coast Guard in the Arctic. We have had these partnerships for about 15 years, and in that time opinions have changed as to whether the Canadian Coast Guard should separate from Fisheries and Oceans and become an independent agency. It is very difficult to say. It will have to be done on a trial basis. Certainly, there are tensions at present related to the mandate of the Canadian Coast Guard, which manages the ships used by Fisheries and Oceans. There are problems between the two bodies that I would describe almost as family problems. The only way to decide would be to have the Canadian Coast Guard become a separate agency or department on a trial basis for a time. That is my personal opinion.

Senator Robichaud: You were invited here to share your experience and knowledge with us. As I understand it, if you held the purse strings, you would be inclined to invest more in the Canadian Coast Guard than in the Department of National Defence?

Mr. Fortier: Yes, definitely, considering the Arctic and especially Canada's mandate in the Arctic. It is a multi-pronged mandate that includes more than just patrolling or conducting military surveillance. In my opinion, at this time, the Coast Guard is better placed than the Navy to perform most of these tasks. They have the experience and the capacity. For example, the logistics of mobilizing icebreakers and training captains and crews to perform this very difficult and complicated task are quite different. I believe that the Coast Guard has far more experience than the Navy. The Navy has excellent expertise, but in other areas.

I therefore feel that the Coast Guard could easily handle seven or eight of the 10 areas, whereas the Navy could handle perhaps one or two.

Senator Robichaud: With the melting of the ice, you are seeing an increase in mining, oil and other exploration, and that could be huge, is that not true?

Mr. Fortier: This is just getting started, but if I could show you an additional slide, there is, for example, the Mary River mine project, an immense development where \$200 million has been invested this year. It will require the construction of a railway, which will be difficult because of the permafrost, as well as many Coast Guard escorts and services for the ships that will be loaded in this region. The port of Bathurst Inlet is also being developed, and a number of exploration activities are under way in the Beaufort Sea. In fact, we will be starting to drill seriously with a view to operation.

Le sénateur Robichaud : Allez-y, il n'y a pas de gêne.

M. Fortier : Notre consortium est un collaborateur et un partenaire très intense avec le ministère des Pêches et Océans. Nous sommes aussi en étroite partenariat avec la Garde côtière canadienne. Ce sont nos complices dans l'Arctique. Nous avons vu à travers les années, en fait, cela fait une quinzaine d'années qu'on a ces partenariats, les opinions ont changé à savoir si la Garde côtière canadienne devrait se séparer et devenir une agence indépendante du ministère des Pêches et Océans. C'est très difficile à dire. Il faudra l'essayer à titre expérimental. Il y a certainement des tensions actuellement entre le mandat de la Garde côtière canadienne, qui gère les navires utilisés par Pêches et Océans. Donc, qu'entre les deux il y a des difficultés que je qualifierais presque familiales. La seule façon de trancher serait d'y aller de façon expérimentale, c'est-à-dire de l'essayer pour une période de temps; que la Garde côtière canadienne devienne une agence ou un ministère séparé, c'est mon point de vue personnel.

Le sénateur Robichaud : Vous avez été invité pour nous faire part de votre expérience et de vos connaissances. D'après ce que je comprends, si vous tiriez les cordons de la bourse, vous seriez plus enclin à investir plus largement dans la Garde côtière canadienne que dans le ministère de la Défense nationale?

M. Fortier : Oui, de mon point de vue, définitivement; du point de vue de l'Arctique et surtout du mandat que le Canada a dans l'Arctique. Il s'agit d'un mandat multiple. Ce n'est pas seulement de patrouiller ou d'assurer une surveillance militaire. À ce moment, la Garde côtière, à mon avis, est mieux placée pour remplir la plupart de ces mandats que la Marine ne l'est. Ils ont l'expérience et la capacité. C'est une logistique assez différente, par exemple de mobiliser des brise-glaces, de former des capitaines et des équipages qui sont en mesure d'effectuer cette tâche qui est très difficile et compliquée. Je crois que la Garde côtière a beaucoup plus d'expérience que la Marine. La Marine a une excellente expertise, mais dans d'autres domaines.

Donc, j'ai l'impression que la Garde côtière remplirait à peu près sept ou huit des dix secteurs facilement, tandis que la Marine en remplirait peut-être un ou deux.

Le sénateur Robichaud : Avec la fonte des glaces, vous constatez une activité accrue de l'exploration minière, pétrolière, entre autres, et cela pourrait être considérable, n'est-ce pas?

M. Fortier : On en est aux tout premiers balbutiements, en fait, mais déjà, si vous permettez que je vous montre une image supplémentaire, on retrouve, par exemple, le projet de mine à Mary River, un développement gigantesque où 200 millions de dollars ont été investis cette année et qui demandera la construction d'un chemin de fer dans des conditions difficiles de pergélisol, qui demandera beaucoup d'escortes et de services de la Garde côtière pour assurer le transit des navires qu'ils chargeront dans cette région. Également, le port de Bathurst Inlet est en voie de développement ainsi que dans la mer de Beaufort où il y a plusieurs activités d'exploration. En fait, nous commencerons à faire des forages sérieux vers une exploitation.

These are the early signs, if you will, but given the quantity of mineral resources in this region — particularly gas and, to a lesser degree, oil — activity will grow by leaps and bounds, in my opinion. This may be Canada's new economic frontier.

Senator Robichaud: You say that development should take place with the cooperation and consent of the Inuit communities. Has enough been done on this front to date?

Mr. Fortier: No. We need to put the problems facing these people into perspective. Fifty or sixty years ago, they had a superb neolithic culture, with no metals, just a little copper in the central Arctic. These people had an absolutely phenomenal culture, whereas now, they are coming to grips with rampant modernization, I would say, in the age of the Internet. The culture shock and economic shock, as well as the shock to their health—our studies of mental and physical health in Nunavik revealed some extremely dire and alarming conditions—show that the transition to a modern world, which they want, in my opinion—Senator Adams knows better than I do, certainly—is very difficult. The Inuit are extremely adaptable and independent and are capable of taking charge of their own lives, but they need the resources to do so.

Senator Robichaud: The point I want to make is this: are we perhaps not talking a bit too much about icebreakers or machines for getting around in the North and too little about the people there? Do we not seem to think that they are just going to watch the boats go by and put up with the change, with no help from us?

Mr. Fortier: That is exactly what could happen. There could be somewhat anarchic and uncontrolled development of the region, essentially industrial development. My vision would be for the Coast Guard to incorporate the development aspirations of the Aboriginal peoples as it broadens its mandate, which it has no choice but to do in the Arctic. The opening of the Northwest Passage will create jobs, a bit like the St. Lawrence Seaway. These people should be trained to administer and work in these sectors so that they can benefit directly from them, which will not be easy, because their culture is completely different from ours. It will be extremely difficult for them to adapt. Changes such as high seas navigation are coming to them from the South. They are excellent navigators, but not on an icebreaker. The potential is there, but their aspirations must be taken into account. They will tell us what they want. I do not believe they will necessarily be opposed to industrial development, especially in the Western Arctic, where people are very much in favour of it. I do not believe there will be very strong opposition to these developments, provided that the Aboriginal peoples are involved and can benefit from them.

[English]

The Chair: We have some history to go by, though, in terms of the change in the life of Aboriginal people. Already in Senator Adams' area and in my own, there are Aboriginal people who go

Ce sont les premiers symptômes, si on veut, mais étant donné la quantité des ressources minérales dans cette région, en particulier de gaz et, jusqu'à un certain point, de pétrole, l'activité, à mon avis, se développera nécessairement de façon spectaculaire; c'est peut-être la nouvelle frontière économique du Canada.

Le sénateur Robichaud : Vous dites que le développement devrait se faire avec la collaboration et l'assentiment des communautés inuites, travaille-t-on suffisamment en ce sens jusqu'à maintenant?

M. Fortier : Non. Nous devons évaluer dans une certaine perspective la problématique de ces gens. Il y a 50 ou 60 ans, ils évoluaient dans une superbe culture néolithique, sans métaux, un peu de cuivre dans le centre de l'Arctique, donc ces gens avaient une culture absolument phénoménale, alors que maintenant, ils sont aux prises avec une modernisation « gallopatte », je dirais, à l'ère de l'Internet. Donc, le choc culturel et économique, le choc sur la santé également — nos études sur la santé mentale et physique du Nunavik ont révélé des conditions extrêmement pénibles et alarmantes —, tout cela démontre que la transition dans un monde moderne, à laquelle ils aspirent, à mon avis — le sénateur Adams le sait mieux que moi, certainement —, cette transition est très difficile. Ce sont des gens qui sont extrêmement adaptables, indépendants, capables de se prendre en main, mais il faut leur donner toutes les ressources pour qu'ils puissent le faire.

Le sénateur Robichaud : Le point que je veux soulever est celui-ci : ne parle-t-on peut-être pas un peu trop de brise-glace ou de machines pour se promener dans le Nord et peut-être trop peu des populations qui sont là? Ne semble-t-on pas croire qu'ils vont tout simplement regarder les bateaux passer en subissant la transformation sans qu'on se préoccupe d'eux?

M. Fortier : Cela pourrait exactement arriver, c'est-à-dire un développement un peu anarchique et incontrôlé de la région et un développement essentiellement industriel. La vision que j'en ai, ce serait plutôt que la Garde côtière en développant son mandat qu'elle n'a pas le choix de développer dans l'Arctique, intègre les aspirations des Autochtones dans leur développement. L'ouverture du passage Nord-Ouest va créer de l'emploi, un peu comme la voie maritime du Saint-Laurent. Il faudrait que ces gens soient formés à administrer, à travailler dans ces secteurs et à en tirer profit directement, ce qui ne sera pas facile, parce que leur culture est totalement différente de la nôtre. Pour eux c'est une question d'adaptation extrêmement difficile. C'est une dimension qui leur vient du Sud, par exemple la navigation en haute mer. Ce sont d'excellents navigateurs, mais pas sur un brise-glace. Le potentiel est là, mais il faudra absolument que ce soit fait en intégrant leurs aspirations. Ils nous diront ce qu'ils veulent. Je n'ai pas l'impression qu'ils vont s'opposer nécessairement au développement industriel, surtout dans l'Arctique de l'Ouest où les gens sont très en faveur de cela. Je ne pense pas qu'il y aura une opposition très forte à ces développements, en autant qu'on le fasse avec eux et pour eux.

[Traduction]

Le président : Je ferais remarquer que le changement du mode de vie des Autochtones ne date pas d'hier. Déjà, dans la région du sénateur Adams et la mienne, certains Autochtones prennent la

to sea on shrimp boats and other vessels. They have trained in that, and they have permanent jobs; that works out for them at sea.

Because of the building of military bases during the Second World War, a lot of Aboriginal people came from their homes to learn trades and still have them today. The military bases were the best vocational education tools that could have been provided, both by the Americans and by the Canadians.

We have some experience to go by in terms of adaptation. The point I am making is that the Inuit people are adaptable if we provide the means for them to adapt.

Senator Robichaud: That is the question, to provide the means.

The Chair: Yes.

Senator Cochrane: You mentioned that the Coast Guard should have a policing mandate. Did they have a policing mandate at one time? If so, when; and when did this change?

Mr. Fortier: It is not their main mandate. However, if you look at the seal hunt, for example, they have a mandate there. They have the task of avoiding the skirmishes between the hunters and the media or a group such as Greenpeace.

At one point, if I remember well, there were actually jails on the icebreakers — I think there was a jail on the *C.D. Howe*. I would not say that they have a policing mandate such as that of the RCMP, but certainly in the fisheries domain, they have a mandate to enforce fisheries policies — for example, of surveillance and of control of overfishing or illegal fishing.

During what was called the Greenland turbot war with Spain, the Coast Guard and the Fisheries and Oceans Canada actually stopped ships and brought them into port. Therefore, a sort of policing history exists.

Senator Cochrane: Are you saying that they always had that policing mandate?

Mr. Fortier: The question should be addressed to the RCMP commissioner. I do not know if they always had it. I cannot answer that.

Senator Cochrane: The central objective of ArcticNet is to translate our growing understanding of the changing Arctic. Is Fisheries and Oceans Canada, DFO, involved in ArcticNet?

Mr. Fortier: Yes, we have five departments that are heavily involved. We also have several agencies that are involved in ArcticNet. Our main partner in the federal departments is DFO, but we also collaborate closely with Natural Resources Canada, Environment Canada, Health Canada, National Defence, Parks Canada, the Museum of Nature, et cetera. Arctic Net collaborates with all those departments and agencies that have a stake and interest in the Arctic.

mer à bord de crevettiers et d'autres navires. Ils ont reçu une formation à cette fin et occupent des emplois permanents; ils tirent leur subsistance de la mer.

En raison de la construction de bases militaires durant la Seconde Guerre mondiale, de nombreux Autochtones ont quitté leur région pour apprendre des métiers qu'ils occupent toujours aujourd'hui. Ces bases militaires, américaines et canadiennes, offraient les meilleurs outils de formation que l'on pouvait trouver.

L'expérience montre que nous pouvons nous adapter. Ce que je veux dire, c'est que les Inuits sont capables de s'adapter si nous leur donnons les outils dont ils ont besoin.

Le sénateur Robichaud : Voilà la question : il faut leur offrir les moyens.

Le président : Oui.

Le sénateur Cochrane : Vous avez indiqué que la Garde côtière devrait avoir un mandat de maintien de l'ordre. A-t-elle déjà assumé un tel mandat? Dans l'affirmative, quand l'a-t-elle eu et quand cela a-t-il changé?

M. Fortier : Ce n'est pas son mandat principal. Cependant, en ce qui concerne la chasse au phoque, par exemple, elle a comme tâche d'éviter les escarmouches entre les chasseurs et les médias ou des groupes comme Greenpeace.

Si je me rappelle bien, il y avait des cellules sur les brise-glaces à une certaine époque — comme à bord du *C.D. Howe*, je crois. Je n'irais pas jusqu'à dire que la Garde côtière a un mandat de maintien de l'ordre comme celui de la GRC, mais il ne fait aucun doute que dans le domaine des pêches, elle doit faire appliquer les politiques — par exemple, sur le plan de la surveillance et du contrôle de la surpêche ou de la pêche illégale.

Pendant ce que l'on a appelé la guerre du flétan, qui nous a opposés à l'Espagne, la Garde côtière et Pêches et Océans Canada ont arraisonné des navires et les ont escortés jusqu'au port. Ainsi, nous avons déjà eu une sorte de mandat de maintien de l'ordre.

Le sénateur Cochrane : Dites-vous que la Garde côtière a toujours eu ce mandat?

M. Fortier : Il faudrait poser la question au commissaire de la GRC. Je ne sais pas si c'est le cas. Je ne peux répondre.

Le sénateur Cochrane : L'objectif principal d'ArcticNet est de traduire notre compréhension grandissante de l'Arctique en mutation. Est-ce que Pêches et Océans Canada collabore avec ArcticNet?

M. Fortier : Oui, nous collaborons activement avec cinq ministères, ainsi qu'avec plusieurs organismes. Notre principal partenaire fédéral est Pêches et Océans, mais nous travaillons étroitement avec Ressources naturelles Canada, Environnement Canada, Santé Canada, la Défense nationale, Parcs Canada, le Musée de la nature, et cetera. ArcticNet collabore avec tous les ministères et organismes qui s'intéressent d'une façon ou d'une autre à l'Arctique.

Senator Cochrane: What role do the Inuit play in your ArcticNet study?

Mr. Fortier: One of the founding principles of ArcticNet was to engage the northerners, the Inuit people. Culturally, we limited ArcticNet to the Inuit world to start with. ArcticNet focused on the coastal Maritime Arctic, and the inhabitants of the coastal Maritime Arctic are the Inuit. We asked them to tell us what type of research they wanted and then to join us at all levels of the network. We have Inuit representatives sitting on the board of directors of the research management committee. We have one Inuit facilitator in each of the four Inuit regions, and things are going pretty well.

Senator Cochrane: What is their role?

Mr. Fortier: They facilitate the exchanges between the communities and the researchers. It is extremely important for us because ArcticNet does not deal only with the natural sciences but also with the social and health sciences. When it is time to go into the communities, whether for health or economic surveys, it is important that we are coordinated.

At one point, the Inuit were somewhat saturated with scientists, and they resented being the subjects of studies. They have a joke among themselves: The typical Inuit family is made of five people, the mother, the father, the two children and the anthropologist. That gives you an idea of the role.

Not only are Canadian scientists focussed on the Canadian Arctic but so are all of our international collaborators. You have to remember that there are only about 75,000 Inuit in Canada so if too many scientists go to the North for their studies, it can be a problem.

Senator Cochrane: Are you telling me that the Inuit feel as though they are being exploited?

Mr. Fortier: I would not say exploited.

Senator Adams: It is not too bad, although scientists might even ask how many people sleep in a bed.

Mr. Fortier: These days, the number of studies on the lifestyle, health and environment of these people is staggering.

Senator Cochrane: I would like to see many Inuit become career people within the industry of ArcticNet. Will that happen?

Mr. Fortier: It is not part of our mandate, but the pressure from our Inuit partner for that to happen is so strong that we are looking at possible ways to achieve that. Examples of success in that area are that 12 Inuit lawyers have been trained by a university on the West Coast — the University of British Columbia, I believe — so it is possible.

The biggest problem is that if you want to train young Inuit in a Southern university, it is extremely difficult because you have to uproot them from their world. When they are uprooted, they experience all of the difficulties faced by young people in a big

Le sénateur Cochrane : Quel rôle jouent les Inuits dans votre étude?

M. Fortier : ArcticNet a comme principe fondamental de faire participer les habitants du Nord, les Inuits, à ses projets. Culturellement parlant, nous avons limité nos rapports aux Inuits pour commencer. ArcticNet s'intéresse particulièrement à la région côtière de l'Arctique maritime, où ces gens vivent. Nous leur avons demandé quel genre de recherche ils voulaient, et les avons invités à se joindre au réseau à tous les niveaux. Nous avons des représentants inuits au sein des conseils d'administration du comité de gestion de recherche. Il y a également un facilitateur inuit dans les quatre régions inuites, et les choses se déroulent très bien.

Le sénateur Cochrane : Quel est leur rôle?

M. Fortier : Ils facilitent les échanges entre les communautés et les chercheurs. C'est extrêmement important, car ArcticNet ne touche pas seulement aux sciences naturelles, mais également aux sciences sociales et sanitaires. Lorsqu'il est temps d'aller dans ces communautés, que ce soit pour des enquêtes sur la santé ou sur l'économie, il importe de coordonner nos actions.

Vint un temps où les Inuits en ont eu assez des scientifiques et de servir de sujets d'étude. Ils disent à la blague que la famille inuite typique comprend cinq membres : la mère, le père, deux enfants et un anthropologue. Ça vous donne une idée du rôle dont on nous affuble.

L'Arctique canadien n'intéresse pas que les scientifiques canadiens, mais également tous nos collaborateurs internationaux. Il faut se rappeler qu'il n'y a que 75 000 Inuits environ au Canada; donc, si trop de scientifiques étudient cette région, il risque d'y avoir un problème.

Le sénateur Cochrane : Êtes-vous en train de nous dire que les Inuits se sentent exploités?

M. Fortier : Je n'irais pas jusque là.

Le sénateur Adams : Ce n'est pas si grave, même si certains scientifiques peuvent aller jusqu'à leur demander combien dorment dans le même lit.

M. Fortier : Ces temps-ci, le nombre d'études sur le mode de vie, la santé et l'environnement de ces gens est ahurissant.

Le sénateur Cochrane : J'aimerais que de nombreux Inuits fassent carrière grâce à l'industrie d'ArcticNet. Ce rêve se concrétisera-t-il?

M. Fortier : Cela ne fait pas partie de notre mandat, mais nos partenaires inuits exercent de telles pressions en ce sens que nous cherchons des moyens de les contenter. On a notamment réussi à former 12 avocats inuits dans une université de la côte Ouest — je crois que c'est à l'Université de la Colombie-Britannique. C'est donc faisable.

Le gros problème, c'est qu'il est extrêmement difficile de former de jeunes Inuits dans les universités du Sud, car on les arrache à leur univers. Ils sont donc confrontés à toutes les difficultés que doivent affronter les jeunes dans les grandes villes.

city. During our second mandate funding cycle, we will look at ways to improve that in conjunction with Mary Simon and the ArcticNet board of directors.

The first possible approach is to consolidate the Arctic colleges located in the different regions, better connect them with the university system and, for example, make them eligible for grants from research councils. At this time, they are not eligible. We are able to channel some money toward them, but it is pushing the envelope of eligible expenses.

Another avenue to explore is the potential for more academic centres. There is one in Ottawa where young people from the North can be among their own people, and it helps them to resist integration into the city while they study. We would like to develop one in Quebec City. It is possible. In the legal sector, they trained several lawyers, and it has worked. However, in the natural sciences and health sciences it is much more difficult.

Senator Cochrane: We are continuing to try.

Mr. Fortier: Yes, ArcticNet is continuing to try.

The Chair: Instead of bringing the Inuit to the university, would it be better to bring the university to the Inuit? With the technology we have today, it could be possible. For example, in Newfoundland and Labrador, they pioneered medicine to remote communities via a television hook-up. I heard an interview this morning about a doctor who sat at a council and remotely performed an operation. Technology is changing so rapidly that it must be possible for us to bring the university to the student in the Arctic rather than the student to the university.

Mr. Fortier: We have the international University of the Arctic, which works on the principle that you explained. However, my interpretation is that southern students participate in this University of the Arctic. A student, who has been through college, is accustomed to sitting in a chair and listening to a professor and is able to resist falling asleep. However, people in the North are accustomed to schools that are much more interactive with more physical aspects to them. I am not sure that it would be extremely efficient. A virtual teaching approach should be tried, but I am not confident that it would work.

We need something that is truly adapted. The method I discussed with Mary Simon and Duane Smith is more like the way they have been used to teaching themselves. It is an interaction with a professor or elder or other. We need to design a university course that is adapted to their culture. As long as we try to force their culture or their competencies into our system, we are bound to fail.

Senator Adams: It is coming slowly. This year we will build a university in Rankin Inlet to train tradesmen for Nunavut. Four or five years ago, lawyers and nurses went south to school, and now they are building the Nunavut Arctic College campus at Rankin Inlet for \$10 million and a correctional centre for \$50 million. Young people are either going to jail or to school. We are different up there. Sometimes people have been sent for

Durant le deuxième cycle de financement de notre mandat, nous chercherons des façons de corriger cette situation avec Mary Simon et le conseil d'administration d'ArcticNet.

Nous pourrions d'abord regrouper les collèges situés dans les différentes régions de l'Arctique, faciliter leurs échanges avec le réseau universitaire et, par exemple, les rendre admissibles aux contributions des conseils de recherche, ce qu'ils ne sont pas pour l'instant. Nous pouvons leur fournir un certain financement, mais en étirant au maximum la définition de « dépenses admissibles ».

Nous pourrions ensuite envisager la création de nouveaux centres d'études. Il y en a un à Ottawa, où des jeunes du Nord peuvent se retrouver entre eux et obtenir de l'aide pour résister à l'intégration urbaine pendant leurs études. Nous aimerions en établir un à Québec, ce qui est réalisable. Dans le domaine juridique, on a formé plusieurs avocats, et cela a très bien réussi. Cependant, les choses sont plus difficiles dans les secteurs des sciences naturelles et de la santé.

Le sénateur Cochrane : Nous poursuivons toutefois nos efforts.

M. Fortier : Oui, ArcticNet continue d'essayer.

Le président : Plutôt que d'amener les Inuits à l'université, ne pourrions-nous pas amener l'université aux Inuits? Avec la technologie actuelle, ce serait possible. Par exemple, à Terre-Neuve-et-Labrador, on offre des services médicaux aux communautés éloignées par l'entremise d'une communication télévisuelle. J'ai entendu, ce matin, une entrevue sur un médecin qui a collaboré avec un conseil pour réaliser une opération à distance. La technologie évolue à un rythme tel qu'il nous serait possible d'emmener l'université aux étudiants de l'Arctique plutôt que le contraire.

M. Fortier : Il existe déjà l'Université internationale de l'Arctique, qui fonctionne selon le principe que vous venez d'expliquer. Cependant, je crois comprendre que ce sont des jeunes du Sud qui fréquentent cet établissement. Un étudiant qui a déjà fréquenté le collège peut aisément rester assis à écouter un professeur sans s'endormir. Cependant, les habitants du Nord sont habitués à un enseignement bien plus interactif et physique, ce qui ne serait peut-être pas très efficace en l'occurrence. Il faudrait essayer l'enseignement virtuel, mais cette méthode ne m'inspire pas beaucoup confiance.

Nous avons besoin d'une méthode vraiment adaptée. Celle dont nous avons parlé avec Mary Simon et Duane Smith s'apparente davantage au mode d'apprentissage inuit, qui repose sur l'interaction entre un professeur ou un aîné et son élève. Il faut développer un cours universitaire adapté à leur culture. Tant que nous continuerons d'essayer d'intégrer leur culture ou leurs compétences dans notre système, nous courrons à l'échec.

Le sénateur Adams : Nous y arrivons tranquillement. Cette année, nous construirons une université à Rankin Inlet pour former des gens de métier au Nunavut. Il y a quatre ou cinq ans, des avocats et des infirmiers se sont rendus dans le Sud pour étudier. On construit maintenant à Rankin Inlet le campus du collège Arctique du Nunavut au coût de 10 millions de dollars, ainsi qu'un centre correctionnel de 50 millions de dollars. Les

alcohol problems. We took the young people out on the land so that they could learn to hunt with guns. We had to teach them how to live.

Today, the government and scientists need to talk more with the politicians in Nunavut. We have 19 members of the Legislative Assembly of Nunavut in Iqaluit and a premier. The Nunavut Arctic College is working more with other universities in the South.

Inuit find it easy to learn. The chair mentioned the establishment of the DEW Line in 1954. People in the community were hired as heavy equipment operators. Men from down south, such as those from Winnipeg or Toronto, said that it was too cold to operate a Caterpillar without a cab. Local people built the runways and roads.

That is the part that is missing from the Government of Canada. We had a witness here a couple weeks ago from the University of Ottawa who is retired now, who told us that Inuit should be taught how to run the Coast Guard in the future. There are Inuit in the communities from coast to coast. They know how the water and the ice operate. They do not need equipment to tell them where the ice is going; yet, we now have the satellite radar.

Senator Comeau and I went on the *Louis S. St-Laurent* from Resolute to Kugluktuk, which used to be known as Coppermine, about four or five years ago. We need a bigger icebreaker because as soon as we travelled into the permanent ice, we got stuck a couple times. The *Louis S. St-Laurent* went through Baffin Inlet and Cambridge Bay. It was an interesting trip, especially right after leaving Resolute Bay. You have 24 hours of daylight, permanent ice, and you can see the polar bears on the ice.

We need to work together more as we move toward the future. Indian and Northern Affairs Canada, INAC, was operating a residential school in Yellowknife, Northwest Territories in 1966. At that time, we did not know what the future would hold. We only taught English in the schools. Every community is now changing, and people can go up to Grade 12 in the community. Things are getting better.

There were a lot of dropouts in the 1950s, 1960s and 1970s. People did not want to stay in the residential school. They wanted to go home. However, if you want a job with the government, you need to have Grade 12.

The people of the North operate differently. A lot of companies do not have even one person working for them from the community because they require paper qualifications, for example, a mechanic's licence. You can find 100 Inuit mechanics and heavy equipment operators in the communities and municipalities. However, if they want to work for a private company, they need Grade 12 or a driver's licence or a certificate. That is a problem.

Jeunes prennent le chemin soit de la prison, soit de l'école. Les choses sont différentes là-bas. Certaines personnes nous sont envoyées pour des problèmes d'alcool. Nous avons pris des jeunes sous notre aile pour qu'ils puissent apprendre à chasser avec un fusil. Nous avons dû leur montrer à se débrouiller.

Aujourd'hui, le gouvernement et les scientifiques doivent échanger davantage avec les politiciens du Nunavut. L'Assemblée législative du Nunavut compte 19 membres à Iqaluit et un premier ministre. Le collège Arctique du Nunavut collabore de plus en plus avec d'autres universités situées dans le Sud.

Les Inuits ont de la facilité à apprendre. Le président a évoqué l'établissement du réseau de DEW en 1954, à l'occasion duquel des membres de la communauté ont été engagés comme opérateurs d'équipements lourds. Les gens du Sud, comme ceux de Winnipeg ou de Toronto, trouvaient qu'il faisait trop froid pour conduire un camion à chenille sans cabine. Ce sont donc des gens de la région qui ont construit les pistes et les routes.

C'est l'élément qui fait défaut au gouvernement du Canada. Il y a quelques semaines, un témoin de l'Université d'Ottawa, maintenant à la retraite, nous a dit que les Inuits devraient apprendre à diriger la Garde côtière dans l'avenir. On trouve, d'un océan à l'autre, des Inuits pour qui l'eau et la glace n'ont pas de secret. Eux n'ont pas besoin d'instruments pour prédire le déplacement de la glace, alors que nous, nous devons nous fier à un radar satellite pour le savoir.

Il y a quatre ou cinq ans, le sénateur Comeau et moi-même sommes allés de Resolute à Kugluktuk, qui s'appelait Coppermine, à bord du *Louis S. St-Laurent*. Nous avons besoin d'un plus gros brise-glace, parce que dès que nous sommes entrés dans la zone couverte par la glace pérenne, nous sommes restés coincés à quelques reprises. Le *Louis S. St-Laurent* est allé de Baffin Inlet à Cambridge Bay. C'était un périple fascinant, surtout au-delà de la baie de Resolute, où le jour dure 24 heures, la glace ne fond jamais et les ours polaires arpentent la banquise.

Il faudra collaborer davantage dans l'avenir. Affaires indiennes et du Nord Canada a ouvert un pensionnat à Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest, en 1966. Ignorant à l'époque ce que l'avenir nous réservait, nous n'enseignions que l'anglais dans ces écoles. Toutes les communautés changent maintenant, et il est maintenant possible d'y étudier jusqu'en 12^e année. La situation s'améliore.

Il y avait beaucoup de décrochage dans les années 1950, 1960 et 1970. Les jeunes ne voulaient pas rester dans les pensionnats, mais retourner chez eux. Il faut cependant avoir terminé ses études secondaires pour obtenir un emploi au gouvernement.

Les gens du Nord fonctionnent différemment. De nombreuses entreprises ne comptent pas une seule personne de la communauté dans leurs effectifs parce qu'elles exigent des preuves de qualification, comme un permis de mécanicien. On peut trouver une centaine de mécaniciens et d'opérateurs d'équipements lourds inuits au sein des communautés et des municipalités. Cependant, si ces derniers veulent travailler pour une entreprise privée, ils doivent posséder un diplôme de fin d'études secondaires, un permis de conduire ou un certificat. C'est problématique.

If any local person buys a machine such as a Ski-Doo or four-wheeler, if it breaks down, he can fix it. I can do that myself. I do not call a mechanic.

The federal government and Nunavut are trying to reach agreement over who owns mining, oil and gas deposits. The companies say that it belongs to Canada. What about us? We live up there. The Inuit need to have a future up there.

Arctic Rangers patrol more every year. The Inuit want to do the patrolling in the Arctic. The Prime Minister said that we are working on Arctic sovereignty a couple years ago, yet nothing has happened.

We should work together with the Inuit. They can learn just the same as anyone from the South. If they go to school, they can do that.

Mr. Fortier: In general, we see examples of Inuit achieving the highest university degrees in all the fields. However, many obstacles still stand in the way for the majority to do that.

Senator Adams: In the RCMP now, Inuit are signing up to police 25 communities in Nunavut. Since Nunavut separated from the Northwest Territories, 70 per cent of the RCMP hired in the community are Inuit.

Other government departments, Public Works or social services, hire mostly people from the South for positions as carpenters, electricians, equipment operators, et cetera. It is typical because of government regulations.

I do not know how we change it. Perhaps we could look into it next month or some time soon. The municipality has nearly 100 per cent Inuit working in the community, except for one secretary that comes from the South; the rest are all Inuit.

I do not know if there will be an environmental study on the Mary River mining project close to Pond Inlet. They are talking about 100 kilometres of railway, and it is rough terrain up there. I have flown there a few times.

What do you think about that? Will it work out?

Mr. Fortier: It looks largely engaged.

Senator Adams: I have been through Igloolik and Hall Beach. If it moves over to the other side of Baffin Island, closer to these communities, there is more open water.

Mr. Fortier: Yes.

Senator Adams: I do not know if you have been up there in the winter.

Mr. Fortier: I have not been there.

Les habitants des régions septentrionales sont parfaitement capables de réparer leurs véhicules défectueux, comme des Ski-Doo ou des quatre-roues. Je peux le faire moi-même, sans faire appel à un mécanicien.

Le gouvernement fédéral et le Nunavut tentent de s'entendre pour déterminer qui est propriétaire des gisements de minerai, de pétrole et de gaz. Les entreprises disent qu'ils appartiennent au Canada. Et nous, dans tout cela? Nous vivons dans cette région. Les Inuits doivent avoir un avenir là-bas.

Les rangers de l'Arctique patrouillent de plus en plus d'une année à l'autre. Les Inuits voudraient le faire eux-mêmes dans l'Arctique. Le premier ministre a dit, il y a quelques années, que nous travaillions sur la question de la souveraineté dans l'Arctique; pourtant, rien n'a été fait.

Nous devrions collaborer avec les Inuits. Ils sont capables d'apprendre aussi bien que les gens du Sud. S'ils vont à l'école, ils peuvent le faire.

M. Fortier : Nous voyons souvent des exemples d'Inuits qui décrochent les plus hauts diplômes universitaires dans tous les domaines. Cependant, il y a encore plusieurs obstacles qui empêchent la majorité de le faire.

Le sénateur Adams : Dans la GRC, actuellement, des Inuits se font embaucher pour maintenir l'ordre dans 25 communautés du Nunavut. Depuis que le Nunavut s'est séparé des Territoires du Nord-Ouest, 70 p. 100 des agents engagés par la GRC dans la communauté sont Inuits.

D'autres ministères, comme ceux qui s'occupent des travaux publics ou des services sociaux, embauchent principalement des gens du Sud dans des postes de charpentiers, d'électriciens, d'opérateurs d'équipements, et cetera. C'est une pratique courante, en raison de la réglementation gouvernementale.

J'ignore comment nous pouvons changer cela. Peut-être pourrions-nous nous pencher sur cette question le mois prochain ou avant. Près de 100 p. 100 des Inuits qui travaillent dans l'administration municipale sont issus de la communauté, à l'exception d'une secrétaire qui vient du Sud; tous les autres sont Inuits.

Je ne sais pas s'il y aura une étude environnementale sur le projet d'exploitation minière de Mary River, près de Pond Inlet. On parle d'un tronçon d'environ 100 kilomètres de voie ferrée, mais c'est un terrain accidenté. Je m'y suis rendu en avion à quelques reprises.

Quelle est votre opinion à ce sujet? Cela fonctionnera-t-il?

M. Fortier : Ça m'a l'air assez avancé.

Le sénateur Adams : Je suis allé à Igloolik et à Hall Beach. Si on se rapproche de ces communautés, de l'autre côté de l'île de Baffin, il y a une plus grande étendue d'eaux libres.

M. Fortier : Oui.

Le sénateur Adams : Je ne sais pas si vous êtes allé là-bas en hiver.

M. Fortier : Non.

Senator Adams: Between those two communities, people can go out on the open water, get a walrus and come back in one hour.

The Chair: I want to make the point that there is a land claims agreement that affects how people are engaged. If you were a private company, you would have to follow that land claims agreement and provide an Impact and Benefit Agreement and get priority in hiring, funds for education, et cetera. The government, on the other hand, is probably not constrained in the same way as the private sector. Would that be a fair statement?

Mr. Fortier: That is way beyond my competence. I could not answer that. However, the government must be to some extent because they are signatories to the land claim agreement.

The Chair: They are signatories. It is a question that we should explore.

Senator Cook: Thank you. Welcome, witnesses. This is my second meeting with this committee. I have come in in the middle of a study, so the committee may have already dealt with some of my questions.

We are talking about managing change. I am sitting here looking at a map and, if I recall my school days, the Amazon Basin was always called the lungs of the planet. What is the polar ice cap in relationship to that? If we say that the Amazon Rainforest is essential for civilization as the lungs of the planet because it helps us breathe, provides our oxygen, what is the impact of that melting polar ice cap?

Mr. Fortier: That is a very interesting question. The ice cover on the Arctic Ocean, which is different from the glacier in Greenland, plays the same role for the climate as those reflectors that we put in a car in a parking lot in the summertime to keep the interior of the car from becoming too hot. That is the analogy I often use. It is reflecting 90 per cent of the energy of the sun toward space. If we remove that ice cover, the ocean is underneath. The ocean is dark blue, and it absorbs about 55 per cent of the energy.

We can understand easily that by removing several million square kilometres of this huge reflector, we are changing what we call the radiative balance of the Northern hemisphere; we are, in fact, cranking up the heat on the Northern hemisphere.

Beyond all the environmental, geopolitical and strategic impacts the most important impact for the planet is that the removal of this ice cover — especially in the summer months — is accelerating climate change. It is the tipping point or the factor that will bring us to a new climate equilibrium in the Northern hemisphere and for the rest of the planet. The problem is that, as scientists, we are not sure exactly what that means. Some of us think it will be a very rough ride; others think we can probably adapt to it.

However, the general opinion is that if we do not start now to curb our greenhouse gas emissions, we are in for a very rough time. People often think that once we have stopped using fossil

Le sénateur Adams : Entre ces deux communautés, les gens peuvent aller en mer chasser un morse et revenir en une heure.

Le président : J'aimerais souligner qu'il existe un accord sur les revendications territoriales qui a une incidence sur l'embauche des gens. Les entreprises privées doivent respecter cet accord et conclure une entente sur les répercussions et les avantages afin d'accorder la priorité dans l'embauche, les fonds pour l'éducation, et cetera. Le gouvernement, par contre, n'a probablement pas les mêmes contraintes que le secteur privé, n'est-ce pas?

M. Fortier : Cela va bien au-delà de ma compétence. Je ne pourrais répondre. Toutefois, le gouvernement est sans doute limité dans une certaine mesure, car il a signé l'accord sur les revendications territoriales.

Le président : Oui, il est signataire. C'est une question sur laquelle nous devrions nous pencher.

Le sénateur Cook : Merci. Je souhaite la bienvenue aux témoins. J'en suis à ma deuxième séance au sein de ce comité. Je suis arrivée au milieu d'une étude, et le comité a peut-être déjà traité de certaines de mes questions.

Nous parlons de la gestion du changement. Je suis en train de regarder une carte et je me rappelle qu'à l'école, on nous disait toujours que l'Amazonie est le poumon de la planète. Comment appelle-t-on la calotte polaire, alors? Si nous disons que la forêt tropicale amazonienne est essentielle à l'humanité parce qu'elle est le poumon de la Terre puisqu'elle nous alimente en oxygène, quel est l'impact de la fonte de la calotte polaire?

M. Fortier : C'est une question très intéressante. La couverture de glace sur l'océan Arctique, différente du glacier du Groenland, joue le même rôle pour le climat que les réflecteurs que nous utilisons lorsque nous garons notre voiture dans un stationnement durant l'été, pour empêcher que la température ne devienne trop élevée à l'intérieur du véhicule. C'est l'analogie que j'utilise souvent. La couche de glace renvoie 90 p. 100 de l'énergie solaire dans l'espace. Sous cette couverture de glace, il y a l'océan, qui est bleu foncé et qui absorbe environ 55 p. 100 de l'énergie.

Nous pouvons facilement comprendre qu'en perdant plusieurs millions de kilomètres carrés de cet énorme réflecteur, ce que nous appelons l'équilibre radiatif de l'hémisphère Nord s'en trouve modifié; en fait, cela provoque un réchauffement dans cette partie du globe.

Au-delà de tous les impacts environnementaux, géopolitiques et stratégiques, la plus grave conséquence pour la planète, c'est que la disparition de ce couvert de glace — en particulier durant les mois d'été — accélère les changements climatiques. C'est le point tournant ou le facteur qui nous apportera un nouvel équilibre climatique dans l'hémisphère Nord et le reste de la planète. Le problème, c'est que les scientifiques ne savent pas exactement ce que cela signifie. Certains pensent que ce sera très difficile; d'autres, que nous pourrions probablement nous y adapter.

Nous sommes généralement d'avis que si nous ne commençons pas dès maintenant à réduire nos émissions de gaz à effet de serre, la situation va sérieusement se compliquer. Les gens pensent

carbons, things will return very quickly to the former situation. However, as we understand it, it will take 10,000 or 15,000 years to return to the climate we had.

We are changing things not for the next generation or the following generation but for all the generations.

Senator Cook: I am looking at a map where there are approximately 30,000 Canadian Inuit people living in Nunavut. Their way of life will be changed forever. If we — the people of the South — do not listen to them, how will we manage the change that is here and real?

The other thing that preoccupies me is the jurisdictional aspect of it: Who owns what up there? Is there a map where we can see who owns what? I hear about the Canadian High Arctic and the Canadian Eastern Arctic. There are jurisdictional problems.

Mr. Fortier: I do not have the map of the four Inuit regions.

Senator Cook: These are issues, changes that we have to manage. When you talk about the mandate of the Canadian Coast Guard, Mr. Chair, the *Estai* was charged under the Fisheries Act. I was on the dock that day when she came in St. Johns, and a unit of RCMPs went aboard, too.

Right now, our Coast Guard is a valuable support system. However, we have to move beyond that to a clear-cut mandate for the Canadian Coast Guard. They are in different departments now. We need to manage change and listen to those 30,000 Canadians who live in the North. Surely we have learned something from the residential schools; we try to change a culture, and look at the end results.

Our governments need to listen to the people who live in the North and manage what is best for them. ArcticNet is correct in their scientific oversight of how to manage change. That is from what I see, and my knowledge is scant. It will all be for naught if we do not listen to the people that live there.

Mr. Fortier: The approach we have that we are trying to implement is called the Integrated Regional Impact Study. It is an iterative process in which you ask the people the following questions: What do you think? What is climate change for you? What is modernization? What is important, and what questions are concerning you?

Once we know that, we start to research those questions in collaboration with the people. After a while, the cycle starts again. We make an assessment of the situation, and then we present it to the people again and say, "This is what we think will happen in 5, 10 or 25 years from now, from what we understand; the way that your environment is changing, the way the permafrost is destabilizing, the way the ice is melting and the way the caribou will change their migration routes. This is where we think you are vulnerable. This is where we think you can adapt, and this is where it will hurt a bit, so you will want to prepare for that."

souvent qu'une fois que nous aurons cessé d'utiliser les carbones fossiles, les choses reviendront très rapidement à la normale. Or, d'après ce que nous savons, il faudra 10 000 ou 15 000 ans pour retrouver le climat que nous avions.

Les changements n'affecteront pas que la prochaine génération ou la suivante, mais toutes les générations à venir.

Le sénateur Cook : Il y a approximativement 30 000 Inuits canadiens au Nunavut. Ces gens n'auront plus jamais le même mode de vie. Si nous — les gens du Sud — ne les écoutons pas, comment pourrions-nous gérer ce changement bien réel?

Je suis également préoccupée par la question des champs de compétence : qui est propriétaire de quoi là-bas? Y a-t-il une carte sur laquelle nous pouvons trouver cette information? J'entends parler du Haut Arctique et de l'Arctique de l'Est. Nous avons des problèmes en ce qui concerne le partage des compétences.

M. Fortier : Je n'ai pas la carte des quatre régions inuites.

Le sénateur Cook : Ce sont des questions, des changements que nous devons gérer. Lorsque vous parlez du mandat de la Garde côtière canadienne, monsieur le président, sachez qu'on a porté des accusations contre le capitaine de l'*Estai* en vertu de la Loi sur les pêches. J'étais sur le quai, ce jour-là, lorsque le navire est arrivé à St. Johns, et qu'une unité de la GRC est montée à son bord.

Actuellement, notre Garde côtière fournit un soutien très utile. Toutefois, nous devons aller plus loin et établir un mandat clair pour la Garde côtière canadienne, qui collabore avec différents ministères maintenant. Nous devons gérer le changement et écouter les 30 000 Canadiens qui vivent dans le Nord. Nous avons sûrement tiré des leçons de l'affaire des pensionnats; nous avons essayé de changer une culture et regardez les résultats.

Nos gouvernements doivent entendre les gens du Nord et faire ce qui est le mieux pour eux. Si je me fie au peu de connaissances que j'ai sur le sujet, je crois qu'ArcticNet a adopté une bonne approche scientifique en matière de gestion du changement. Mais tout cela ne servira à rien si nous n'écoutons pas les gens qui vivent là-bas.

M. Fortier : L'approche que nous tentons d'adopter est appelée Étude d'impact régionale intégrée. C'est un processus itératif dans lequel on pose les questions suivantes à la population : Qu'en pensez-vous? Que signifient les changements climatiques pour vous? Qu'est-ce que la modernisation? Qu'est-ce qui est important, quelles questions vous préoccupent?

Une fois que nous avons ces informations, nous commençons à faire des recherches sur ces questions, en collaboration avec les gens. Après un certain temps, le cycle recommence. Nous évaluons la situation, puis nous disons : « C'est ce que nous croyons qu'il arrivera dans 5, 10 ou 25 ans, d'après nos connaissances; selon l'évolution de l'environnement, la fonte du pergélisol et des glaces, et la modification des routes migratoires du caribou. Voilà ce qui vous rend vulnérables, comment vous pouvez vous adapter, où ce sera difficile; bref, vous devez vous préparer. »

It is a big laboratory. We are using the Arctic, in a sense, to see if the approach of the Integrated Regional Impact Study works. The study covers not only the change in this environment but also the health and economy of the people. If that approach works for the Arctic, then some of that approach can probably be transposed to what will happen in the South in 20, 30 or 50 years.

Sometimes it is a very humbling exercise. We wonder what we can do for the polar bear, and at what rate the salmon will move into the Arctic Ocean, and what the positive and negative outcomes will be.

When we think about the longer perspective, we see what can happen throughout the rest of the world in a few decades. Suppose the sea level rises by three metres by the end of the century, and then we have to move 60 million of the 120 million Bangladesh people in Eastern Pakistan. Where will put all these people? This century may be the century of mass movement of people if things keep going at the same rate.

Then we think it is important to try to adapt the Canadian Arctic to see how much we can benefit from the change, and how much we can deflect the negative impacts from the change. However, we then think that things may change so much in the rest of the world that at some point it will be a bit futile.

That is a grim picture. I am not sure that what we learn in the Arctic or in the North will be of actual help for what is coming for the rest of the world. Perhaps it is not the end of the world that is coming.

Senator Cook: The end of the world as we know it, for sure. What in your opinion does Arctic sovereignty mean, as a Canadian or as a nation? Where will Russia, Finland and America stake out? Where are we with this last frontier, and where should we move, keeping in mind the 30,000 people that live along this route?

Mr. Fortier: For me, Canadian sovereignty in the Arctic is two things that are totally separate. As you know, there is no problem with sovereignty on the land and on the islands; it was settled in the 1930s.

At this point, people think that we have a major problem with sovereignty in the Northwest Passage. However, it is a technical aspect. It is the right of innocent passage in the Northwest Passage. It is an important issue, but what is more important and totally different is the reclamation, the demand we will make to the international court to get this fraction of the Arctic Ocean. This is where the big issue is at this time, and this is where we have to buttress our sovereignty in the Arctic.

Senator Cook: If there is one thing I would ask of learned people such as you and ArcticNet, it is to listen to the people. They live there and have been there a long time. If change is

C'est un grand laboratoire. Nous nous servons de l'Arctique, en un sens, pour vérifier si l'approche de l'étude d'impact régionale intégrée est efficace. L'étude porte non seulement sur les effets sur l'environnement, mais aussi sur la santé de la population et l'économie. Si elle fonctionne pour l'Arctique, cette approche pourra probablement servir dans le Sud d'ici 20, 30 ou 50 ans.

Parfois, c'est une leçon d'humilité. Nous nous demandons ce que nous pouvons faire pour l'ours polaire, à quel rythme le saumon migrera vers l'océan Arctique, et quels seront les résultats positifs et négatifs de tout cela.

Si nous extrapolons, nous voyons ce qui pourra arriver dans le reste du monde dans quelques décennies. Imaginons que le niveau des mers monte de trois mètres d'ici la fin du siècle, et que nous ayons à déplacer la moitié des 120 millions de Bangladais vers l'Est du Pakistan. Où irons tous ces gens? Si les choses continuent d'évoluer au même rythme, ce siècle sera peut-être celui des déplacements massifs de populations.

Nous croyons aussi qu'il est important d'essayer de nous adapter aux changements dans l'Arctique canadien pour voir comment en profiter et éviter leurs impacts négatifs. Toutefois, nous pensons que les choses peuvent tellement changer dans le reste du monde qu'à un certain moment, ce sera un peu inutile.

C'est un tableau très sombre. Je ne suis pas certain que ce que nous apprenons dans l'Arctique ou dans le Nord nous aidera à prévoir ce qui va se produire partout ailleurs. Ce n'est peut-être pas la fin du monde qui s'annonce.

Le sénateur Cook : La fin du monde que nous connaissons, certainement. Selon vous, que signifie la souveraineté dans l'Arctique pour les Canadiens, individuellement ou collectivement? Où seront les limites de la Russie, de la Finlande et de l'Amérique? Où se situent maintenant les frontières, et jusqu'où devrons-nous déplacer nos populations, sachant qu'il y a 30 000 personnes qui vivent le long de cette route maritime?

M. Fortier : Pour moi, la souveraineté canadienne dans l'Arctique représente deux choses tout à fait distinctes. Comme vous le savez, la souveraineté sur le territoire et dans les îles ne pose aucun problème; elle a été établie dans les années 1930.

Actuellement, les gens pensent que nous faisons face à un grave problème concernant la souveraineté dans le Passage du Nord-Ouest. Or, il ne s'agit que d'un aspect technique, c'est-à-dire du droit de passage inoffensif dans le Passage du Nord-Ouest. C'est une question importante, mais ce qui l'est davantage et qui est totalement différent, c'est la requête, la demande que nous adresserons au tribunal international pour obtenir cette partie de l'océan Arctique. C'est l'enjeu primordial en ce moment, et c'est là que nous devons défendre notre souveraineté dans l'Arctique.

Le sénateur Cook : S'il y a une chose que je demande aux personnes expertes comme vous et à ArcticNet, c'est d'écouter les gens. C'est là qu'ils vivent depuis longtemps. Si des changements

coming, we have the responsibility to move with them, to see they get the best possible life, and everyone has a right to live where they want.

Mr. Fortier: Absolutely. They are ArcticNet as much as we are ArcticNet.

Senator Hubley: You had reviewed our icebreaker capacity in the Arctic — I think there are seven. You also mentioned that the replacement values for those vessels can take from 10 to 20 years, which seems to present a few gaps in the system.

Is there a northern strategy to ensure there is a continual presence there? Along the same line as Senator Cook's question, is Arctic sovereignty established by the presence of military vessels or quasi-military vessels, or does ArcticNet have more to do with the people who might be living there?

On that, I also want to ask you about other tools that would be available to us. Could you comment on the RADARSAT-2 or satellite surveillance, and are there other steps we should be looking at now to ensure that we can make this transition as smooth as possible?

Mr. Fortier: That is a very wide question. To come back to the first aspect, I think there would be a way. As you mentioned, it will take a long time before we get that icebreaker fleet renewed. If we manage the assets that we have now well, those ships are in excellent condition. If we put a little money toward that, I think we can have a continued presence in the Arctic, a good visibility in the Arctic, until the big ships come.

As far as showing the flag in the Arctic, there are several steps we can take. RADARSAT is one of them, and I think we will keep it; we need to keep it. Perhaps it is oversimplifying the situation, but it reminds me of the Avro Arrow jet fighter that we destroyed at the request of the Americans.

RADARSAT is the same thing. It is something that we need to keep. It is one of the best satellites that we have in the Arctic. It is extremely useful, and we need to keep that technology here.

When we go across the Northwest Passage every year as part of the ArcticNet program, or when the *Amundsen* spent an entire year in the Beaufort Sea, we have hundreds of foreign scientists that come on board the ship. Their activities on the ship are the subject of interviews on the radio, on television, in magazines, et cetera in their country. The *Amundsen* was on the first page of the *Washington Post* and all the subsidiary newspapers — we also made Al Jazeera. This is all for science, and I think this has much more impact, showing the Canadian presence in the Arctic, than the Canadian Ranger expeditions that we had. I do not want to criticize those, but the important

surviennent, nous avons la responsabilité d'accompagner les populations, de voir à ce qu'elles aient la meilleure vie possible; chacun a le droit de vivre où bon lui semble.

M. Fortier : Absolument. Nous ne faisons pas de différences entre eux et nous.

Le sénateur Hubley : Vous avez évalué notre capacité en matière de brise-glace dans l'Arctique — je crois que nous avons sept navires du genre. Vous avez aussi mentionné que leur remplacement peut prendre de 10 à 20 ans, ce qui semble indiquer qu'il y a quelques lacunes dans le système.

A-t-on mis en place une stratégie pour le Nord afin de s'assurer d'une présence continue là-bas? Pour aller dans le même sens que la question du sénateur Cook, pensez-vous que la souveraineté dans l'Arctique soit assurée par la présence de navires militaires ou quasi militaires, ou ArcticNet compte-t-elle davantage sur la population qui vit sur place?

À ce propos, j'aimerais aussi vous demander s'il y a d'autres outils à notre disposition. Pourriez-vous nous parler de RADARSAT-2 ou de la surveillance par satellite, et nous dire s'il y a d'autres mesures que nous pourrions envisager maintenant pour nous assurer que la transition se fera le plus en douceur possible?

M. Fortier : C'est une question très vaste. Pour en revenir au premier aspect, je crois que ce serait possible. Comme vous l'avez mentionné, il faudra beaucoup de temps pour renouveler cette flotte de brise-glace. Nous devons donc nous assurer de garder en bon état ceux qui le sont déjà. Et si nous investissons un peu en ce sens, je crois que nous pourrions assurer une présence continue dans l'Arctique, une bonne visibilité, jusqu'à ce que les gros navires arrivent.

En ce qui a trait à l'affirmation de notre souveraineté dans l'Arctique, il y a plusieurs moyens à notre disposition. RADARSAT en est un, et je crois que nous garderons ce satellite; il le faut. Je simplifie peut-être un peu trop la situation, mais cela me rappelle le chasseur Avro Arrow, que nous avons détruit à la demande des Américains.

C'est la même chose pour RADARSAT. C'est une chose que nous devons conserver. C'est l'un des meilleurs satellites que nous ayons dans l'Arctique. Il est extrêmement utile et nous devons garder cette technologie ici.

Chaque année, lorsque nous traversons le passage du Nord-Ouest dans le cadre du programme ArcticNet, ou comme ça s'est fait lorsque l'*Amundsen* a passé une année entière dans la mer de Beaufort, des centaines de scientifiques étrangers montent à bord des navires. Leurs activités font l'objet d'entrevues à la radio, à la télévision et dans les revues dans leur pays. L'*Amundsen* a fait la une du *Washington Post* et de tous les journaux secondaires — nous avons aussi fait l'objet d'un reportage sur Al Jazeera. Tout cela, c'est pour la recherche scientifique, mais je crois que cela a davantage d'impact, pour montrer la présence canadienne dans l'Arctique, que les

point is to have a lot of outreach of media publicity around that, to show that we are in the Arctic.

Presently, we have the BBC doing a series on the *Amundsen*. We have a reporter on board from the *New Scientist*, which is one of the most widely read scientific magazines in the world. People abroad see these things. We have no guns; we have no cannons or whatever, but we have a lot of visibility and exposure.

Senator Cochrane: You are saying that we are sharing information. Let me go back to 2005, when the sea route was open for a month and a half. What did you see then? Did you see any activity happening? Did you see other countries coming back and forth or trying to make a presence in the Arctic at that time?

Mr. Fortier: We saw strange things. To give you an idea of the lack of control that we have, in that year or the year after, we saw a research icebreaker from China coming into, I think, Kugluktuk.

Senator Adams: I wanted to tell you that you forgot to put Kugluktuk on your map.

Senator Cochrane: We had a Chinese icebreaker.

Mr. Fortier: Yes, and they had to be, I would not say intercepted, but made aware of the fact that they were entering what we consider national waters. However, it gives you an idea of the remoteness of the place.

Every year since the beginning of the 2000s, we have seen sailing boats from Scandinavia, families that decide to cross the Northwest Passage on their sailing boats as tourists. In 2007, three of them made it — they crossed the Northwest Passage on their sailing boats because it was free of ice.

In 2007, the *Amundsen* sailed through the Bellot Strait, which is an extremely narrow strait between the Boothia Peninsula and Somerset Island. As long as we can remember, it has always been an extremely difficult passage and in 2007, the *Amundsen* sailed it, along with the *Fury* and *Hecla* Strait, without seeing a piece of ice. Changes are happening quickly.

The moment the multi-year ice disappears, it will be a sea lane. Intercontinental shipping, at that time, probably could move through the Arctic basin, through the North Pole, instead of trying to go along the Northern Route through Russia, with all the complications with the Russians, or through the Northwest Passage with all the intricacies of the channels.

Senator Cochrane: At that time, who told the Chinese icebreaker that they were in national waters?

Mr. Fortier: I do not remember. Was it the Canadian Coast Guard or the RCMP?

Senator Adams: I cannot remember.

Mr. Fortier: I think it was the Coast Guard.

expéditions que nous avons faites avec les rangers canadiens. Je ne veux pas avoir l'air de les critiquer, mais l'important, c'est d'avoir beaucoup de publicité dans les médias, afin de montrer notre présence dans l'Arctique.

Actuellement, la BBC tourne une série sur l'*Amundsen*. Nous avons à bord un journaliste de l'un des magazines scientifiques les plus lus dans le monde, le *New Scientist*. Les gens à l'étranger voient ces choses. Nous n'avons pas d'armes, pas de canons ni quoi que ce soit d'autre, mais nous avons beaucoup de visibilité et de couverture médiatique.

Le sénateur Cochrane : Vous dites que nous partageons l'information. Permettez-moi de revenir en arrière, en 2005, lorsque la route maritime a été ouverte durant un mois et demi. Qu'avez-vous vu à ce moment-là? Quelque chose s'est-il produit? Avez-vous vu des navires d'autres pays faire la navette ou tenter d'imposer leur présence dans l'Arctique?

M. Fortier : Nous avons vu des choses étranges. Pour vous donner une idée de l'absence de surveillance, cette année-là ou la suivante, nous avons vu un brise-glace de recherche en provenance de Chine entrer, je crois, à Kugluktuk.

Le sénateur Adams : Je voulais vous dire que vous avez oublié d'indiquer Kugluktuk sur la carte.

Le sénateur Cochrane : Il y avait un brise-glace chinois.

M. Fortier : Oui, et on a dû... je ne dirais pas les intercepter, mais les informer du fait qu'ils pénétraient dans ce que nous considérons comme les eaux nationales. Cela vous montre combien cet endroit est éloigné.

Chaque année, depuis le début des années 2000, nous voyons des voiliers venant de Scandinavie, des familles qui décident de traverser le passage du Nord-Ouest sur leur bateau pour faire du tourisme. En 2007, il y en a trois qui ont réussi, car le passage était libre de glaces.

En 2007, l'*Amundsen* a traversé le détroit de Bellot, un passage très étroit entre la péninsule de Booth et l'île Somerset. Depuis très longtemps, il est extrêmement difficile à traverser, mais l'année dernière, l'*Amundsen* l'a franchi, tout comme le détroit de *Fury* et *Hecla*, sans voir un seul morceau de glace. Les changements se produisent rapidement.

Lorsque la glace pluriannuelle disparaîtra, une route de navigation se dégagera. Le transport maritime intercontinental pourra alors probablement passer par le bassin arctique et le pôle Nord, plutôt que d'emprunter la route du nord qui traverse la Russie, où les choses se compliquent, ou encore prendre le Passage du Nord-Ouest et son dédale de chenaux.

Le sénateur Cochrane : À l'époque, qui a dit au brise-glace chinois qu'il était dans des eaux nationales?

M. Fortier : Je ne m'en souviens pas. Était-ce la Garde côtière canadienne ou la GRC?

Le sénateur Adams : Je ne m'en rappelle pas non plus.

M. Fortier : Je crois que c'était la Garde côtière.

Senator Cochrane: How costly is your research in the North? Can you put a dollar figure on how much ArcticNet spends annually?

Mr. Fortier: Yes, we have a budget of \$6.4 million annually, which leverages about \$20 million because we have many collateral investments from other sources of funding. Typically, an ArcticNet investigator will bring all of his funding to the network activities, and we are able to leverage a great deal of money in that way.

Senator Cochrane: This is all government funding.

Mr. Fortier: It is mostly federal government funding plus a little provincial funding. To date, there is no substantial contribution from industry, but we are working hard on that.

Senator Cochrane: Do you see industry funding in the future, and how soon?

Mr. Fortier: Yes, we are trying to emulate the relationship between the Arctic Marine Ecosystem Research Network, ARCTOS, in Norway, and ConocoPhillips Company. We have a representative of ConocoPhillips Company on the board of directors of ArcticNet. We are trying to develop a similar arrangement whereby the private sector funds the fundamental research. The research is determined by the research management committee. In return, we can do some applied research for them that we can do, but they cannot.

Senator Cochrane: What type of research would ConocoPhillips Company require?

Mr. Fortier: We have developed passive acoustic hydrophones that record the vocalization of mammals in the ocean. At this time, in the Beaufort Sea and the Mackenzie Delta, there is little industrial activity, but with the hydrophones, we can pick up the activity in and frequentation of the area by the belugas, seals, whales, et cetera. This technology can be utilized in the development of rigs and pipelines. If the navigation level increases, we can compare the current situation with what it will be in five to ten years. We can determine the impact of industrial development on the distribution and migration of mammals. That is one example of what we can do that they cannot but are interested in.

Senator Cochrane: They are interested in that.

Mr. Fortier: The *Amundsen* is equipped with the best sonar system in the world, so we can quickly produce a map of the ocean floor as well as the structure of it; and they are interested in that information.

Senator Cochrane: Are there other companies interested in this?

Mr. Fortier: We have a representative from NorTerra Inc., a consortium in the North. They have navigation infrastructure and airplanes; they have representation on the board of directors.

Le sénateur Cochrane : Combien coûte la recherche dans le Nord? À combien s'élèvent les dépenses annuelles d'ArcticNet?

M. Fortier : Nous avons un budget annuel de 6,4 millions de dollars, qui grâce à un effet de levier nous permet d'avoir 20 millions en investissements divers. En général, les chercheurs d'ArcticNet apportent leur propre financement aux activités du réseau. Nous arrivons à recueillir beaucoup d'argent de cette façon.

Le sénateur Cochrane : Il s'agit de fonds publics.

M. Fortier : Ils proviennent en effet pour la plupart du gouvernement fédéral, mais également un peu des provinces. Jusqu'à présent, l'industrie n'a pas contribué de façon notable, mais nous travaillons là-dessus.

Le sénateur Cochrane : Prévoyez-vous qu'elle le fera bientôt?

M. Fortier : Oui, nous essayons de recréer la relation entre l'Arctic Marine Ecosystem Research Network, ARCTOS, en Norvège, et ConocoPhillips. Un représentant de cette entreprise siège d'ailleurs au conseil d'administration d'ArcticNet. Nous essayons d'établir une entente du même type, grâce à laquelle le secteur privé financerait la recherche fondamentale approuvée par le comité de gestion de la recherche. En échange, nous pourrions effectuer pour le secteur privé de la recherche appliquée que celui-ci n'est pas en mesure de faire.

Le sénateur Cochrane : De quel genre de recherche ConocoPhillips aurait besoin?

M. Fortier : Nous avons mis au point des hydrophones d'acoustique passive qui enregistrent les vocalisations des mammifères marins. Pour l'instant, il y a peu d'activité industrielle dans la mer de Beaufort et le delta du Mackenzie, mais grâce aux hydrophones, nous pouvons détecter les mouvements des bélugas, des phoques, des baleines et autres animaux. Cette technologie pourrait être utile lors de l'installation de plates-formes pétrolières et de pipelines. Si la circulation maritime s'accroît, on peut comparer la situation actuelle avec celle qui prévaudra dans cinq ou dix ans, ce qui nous permettra de déterminer les répercussions du développement industriel sur la répartition et la migration des mammifères. C'est un exemple de ce qui intéresse cette entreprise, mais qu'elle ne peut pas faire, alors que nous, si.

Le sénateur Cochrane : Elle s'y intéresse.

M. Fortier : L'*Amundsen* est doté du meilleur système sonar au monde, ce qui nous permet de produire rapidement une carte du plancher océanique et de sa structure. C'est le genre de données qu'elle souhaite également obtenir.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que d'autres entreprises ont manifesté leur intérêt?

M. Fortier : Un représentant de NorTerra Inc., un consortium du Nord, siège également à notre conseil d'administration. Ce groupe possède des infrastructures de navigation et des aéronefs.

The Chair: It occurred to me, as Senator Cochrane was asking questions, that we have not had witnesses from the private sector before us on this matter. I would like to know what they are doing, whether they are engaging local people, whether they feel they have an obligation to engage local people and, if they do, what they are doing about it.

If we were to invite witnesses from the private sector, who would you recommend?

Mr. Fortier: I would recommend Carmen Loberg, President and Chief Executive Officer of NorTerra, who would be an excellent witness; a representative from Manitoba Hydro, a big partner in ArcticNet; and someone from the Conoco-Phillips Company.

The Chair: Perhaps we could hear from all three at one meeting.

It would be a good idea to hear from the private sector.

Senator Cochrane: I agree.

[Translation]

Senator Robichaud: You say that the ice is melting at an alarming rate and that there is no more multi-year ice, which is thick, hard ice. Why should Canada have polar-class icebreakers, which will not be available for 10 years, if there will be almost no ice left?

Mr. Fortier: Because the annual ice will continue to form, and it tends to pile up, often forming pressure ridges that are very thick and difficult to cross.

Senator Robichaud: But do we need an icebreaker like the Lenin-class icebreakers you mentioned?

Mr. Fortier: No, I would not go so far as the Lenin class. That might be overkill. I would opt for the polar class, which can maintain a speed of three knots in six, seven or eight feet of ice. The classes are a bit esoteric. In Canada, if we want to cover the Canadian archipelago and the fraction of the Arctic Ocean that will revert to us in 2013, and if we want to be able to take action, patrol, conduct surveillance and clean up when there are problems, we will need polar-class icebreakers. They will be useful not only in the summer months, when there will be almost no more ice, but also in winter.

You saw on the animation that the multi-year ice stays in the Arctic Ocean, in the Canadian archipelago. What little multi-year ice remains will stay in Canada. Consequently, if we want to study, manage and preserve the Arctic regions, we need this type of icebreaker, especially if marine traffic across the Arctic Ocean increases.

Senator Robichaud: If we need to take action, I understand, but as far as surveillance is concerned, we have RADARSAT-2, which is far more efficient than having 10 icebreakers in this region.

Mr. Fortier: True. Detection and surveillance are necessarily conducted by satellite. But imagine that the Liberian-registered, Russian-chartered tanker *Prestige*, with a Filipino crew, decides to cross the North Pole. The winds change direction and the ice

Le président : En écoutant le sénateur Cochrane poser ses questions, je me suis rendu compte que nous n'avions entendu aucun témoin du secteur privé à ce sujet. J'aimerais savoir ce qui se passe de ce côté, si ce secteur fait participer la population locale, s'il considère qu'il s'agit là d'une obligation, et si oui, comment il s'en acquitte.

Si nous devons inviter des témoins du secteur privé, qui recommanderiez-vous?

M. Fortier : Je proposerais Carmen Loberg, président-directeur général de NorTerra, qui ferait un excellent témoin; un responsable de Manitoba Hydro, partenaire important d'ArcticNet; et un représentant de ConocoPhillips.

Le président : Peut-être que nous devrions les recevoir tous en même temps.

Il serait intéressant d'entendre le point de vue de l'industrie.

Le sénateur Cochrane : Je suis d'accord.

[Français]

Le sénateur Robichaud : Vous nous dites que la glace fond à un rythme alarmant et que nous n'avons plus cette glace de plusieurs années, qui est une glace épaisse et dure. Pourquoi donc avoir des brise-glace de classe polaire, qui ne seront disponibles que dans dix ans, s'il n'y aura pratiquement plus de glace?

M. Fortier : Parce que la glace annuelle va continuer à se former et elle a tendance à s'empiler, ce qui forme souvent des crêtes de pression qui sont très épaisses et difficiles à traverser.

Le sénateur Robichaud : Mais a-t-on besoin d'un brise-glace de l'ordre des brise-glace Lénine comme vous avez mentionné?

M. Fortier : Non, je n'irais pas jusqu'à la classe Lénine, ce serait peut-être exagéré. J'opterais plutôt pour la classe polaire qui peut maintenir trois nœuds dans six, sept ou huit pieds de glace. Ce sont des classes un peu ésotériques. Disons qu'au Canada, si on veut couvrir non seulement l'archipel canadien et la fraction de l'océan Arctique qui va nous revenir en 2013, et si on veut être capable d'intervenir, de patrouiller, de surveiller, de nettoyer lorsqu'il y a des problèmes, il nous faudra des brise-glace de classe polaire. Ils seront utiles non seulement pendant les mois d'été quand il n'y aura presque plus de glace, mais aussi en hiver.

Vous avez vu sur l'animation que c'est la glace pluriannuelle qui reste dans l'océan Arctique et qui s'appuie sur l'archipel canadien. Le peu de glace pluriannuelle qui restera, c'est chez nous qu'elle restera. Donc si on veut étudier, gérer et préserver les régions arctiques, il nous faut ce type de brise-glace, surtout si le trafic maritime à travers l'océan Arctique augmente.

Le sénateur Robichaud : Si on a besoin d'intervenir, je comprends, mais pour ce qui est de la surveillance, on a RADARSAT-2 qui est beaucoup plus efficace que dix brise-glace disponibles dans cette région.

M. Fortier : Tout à fait. Pour l'aspect de détection et surveillance, c'est nécessairement par satellite que cela se fait. Imaginons qu'on a le pétrolier-poubelle *Prestige*, sous pavillon du Libéria avec un équipage philippin et affrété par un Russe, qui

or the currents drive the ship onto the Canadian archipelago, where it breaks in two. The oil spill is like the one that took place off the coast of Spain with the *Exxon Valdez*. We could easily detect the spill with RADARSAT, but we could not do anything to clean it up.

Suppose a Boeing 747 is flying over the Canadian Arctic. It is an area 400 kilometres by 400 kilometres where, if the Boeing goes in but does not come out again after a certain time, we have no idea what happened. And if it crashes anywhere in the Arctic, we have no response capability, especially during the winter months.

In other words, the Arctic is a huge area where we have no control and no response capability. The Russians have capability because they have polar-class and Lenin-class icebreakers. It is a bit ironic, because the ice is disappearing far more quickly on their side than on ours.

Senator Robichaud: Is it not true, though, that the Russians did not have the capability to rescue their sailors in a submarine that was lying I do not know how deep and that someone else had to step in?

Mr. Fortier: Yes.

Senator Robichaud: Is the Greenland ice sheet shrinking at the same alarming rate as the ice on the ocean?

Mr. Fortier: That is the fear. The IPCC, the Intergovernmental Panel on Climate Change, said that the melting of the Greenland ice sheet would raise the sea level by 25 to 30 centimetres by the end of the century. The figures of one or two metres are far more commonly used, and some studies even talk about three metres.

A three-metre rise in the water level starts to cause problems. If the entire ice sheet were to become unstable, it would discharge ice into the North Atlantic as icebergs. And if this whole immense mass of ice were to become unstable, the sea level would rise by up to seven metres.

If the sea level rises by seven metres, it is estimated that just over 30 per cent of the world's population will have to move or grow gills. You will say this is science fiction and could not happen.

Senator Robichaud: Considering the area of Greenland, it almost sounds like science fiction, to have so much water spread across the planet.

Mr. Fortier: The pack ice we are talking about has an average thickness of two metres — it used to be three metres, but now it is a little less than two metres — and it is already floating on the water. Whether it melts or not, the sea level does not change. In

décide de passer par le pôle Nord et qu'on a un changement dans la direction des vents, que la glace ou les courants le rejettent le long de l'archipel canadien et qu'il se casse en deux. Avec le *Prestige*, on a un déversement de pétrole comme celui qui s'est produit sur la côte espagnole avec l'*Exxon Valdez*, on pourrait très bien le détecter avec RADARSAT mais on ne pourrait strictement rien faire pour intervenir.

Supposons qu'on a un Boeing 747 qui passe au-dessus de l'Arctique canadien. C'est une zone de 400 kilomètres par 400 kilomètres où lorsqu'un le Boeing rentre, s'il ne ressort pas au bout d'un certain temps, on ne sait absolument pas ce qui s'est passé. Et s'il s'écrase n'importe où dans l'Arctique, on n'a aucune capacité d'intervention, en particulier pendant les mois d'hiver.

Autrement dit, c'est un immense territoire dans lequel on n'a pas le contrôle ou de capacité d'intervention. On voit ce que les Russes sont capables de faire parce qu'ils ont des brise-glace de classe polaire et de classe Lénine. C'est un peu ironique parce que la glace disparaît beaucoup plus rapidement de leur côté que du nôtre.

Le sénateur Robichaud : Il faut dire aussi que les Russes n'avaient pas les capacités d'aller secourir leurs marins dans un sous-marin, qui était à je ne sais pas quelle profondeur d'eau et quelqu'un d'autre a dû intervenir, n'est-ce pas?

M. Fortier : Oui.

Le sénateur Robichaud : Est-ce que la couche glaciaire du Groenland diminue à un rythme aussi alarmant que la glace sur l'océan?

M. Fortier : C'est ce qu'on craint. Le GIEC, le Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat, parlait d'une contribution de la fonte de l'Islandsis du Groenland de 25 à 30 centimètres au rehaussement du niveau de la mer d'ici la fin du siècle. On parle beaucoup plus de un à deux mètres et certaines études parlent même de trois mètres.

À trois mètres d'augmentation du niveau de l'eau, ça commence à causer des problèmes. Si l'ensemble de l'Islandsis se déstabilisait, il se mettrait à couler pour se répandre sous forme d'iceberg dans l'océan Atlantique Nord. Et si l'ensemble de cette immense masse de glace se déstabilisait, on verrait jusqu'à sept mètres d'augmentation du niveau de la mer.

Avec sept mètres d'augmentation du niveau de la mer, les projections sont qu'un peu plus de 30 p. 100 de la population de la planète devra déménager ou se faire pousser des branchies. Vous allez me dire que c'est de la science-fiction, que cela ne peut pas se produire.

Le sénateur Robichaud : Cela sonne quasiment comme de la science-fiction, d'avoir autant d'eau répandue à la grandeur de la planète lorsqu'on regarde la superficie du Groenland.

M. Fortier : La banquise dont on parle maintenant est d'une épaisseur moyenne de deux mètres — autrefois c'était trois mètres, maintenant c'est un peu moins de deux mètres — et elle flotte déjà sur l'eau. Qu'elle fonde ou pas, cela ne change rien au

some places, the Greenland ice sheet is three kilometres thick, and most of that mass of ice is above sea level.

The glacier is moving. They can hear it. With microphones, they can hear the glacier starting to move, which is disturbing. If the Greenland glacier was the only one, this would not be too serious, but there are two similar ice sheets in Antarctica. If these two glaciers became unstable, the ocean level would rise by 70 metres. With the Greenland ice sheet, that makes 77 metres.

You will say this is science fiction, but it happened 18,000 years ago, during what is called the Flandrian transgression, when the ocean level rose by 100 metres. But at the time, 18,000 years ago, people were nomads, living like the Inuit did 50 years ago. They moved from place to place and likely did not notice.

All that is left of the tradition is probably the idea of the great flood. Otherwise, it probably did not have much impact on populations. Today, though, much of our infrastructure and many of our cities are built at the edge of the sea.

Senator Robichaud: Should we start building our ark?

Mr. Fortier: No, but the next IPCC report will likely have to do with the situation in Antarctica. Obviously, we are talking about an increase of two to three metres in water levels by the end of the century, mainly because of the Greenland ice sheet, which is becoming unstable, and also the surface layer of the oceans, which is warming and expanding.

Over a century, we can adapt to the situation and move. The melting of the Antarctic ice sheet is really cause for concern, but it is not expected to happen in the short term, but over thousands of years.

Senator Robichaud: Yes, but the ice was not expected to melt so fast in the short term.

Mr. Fortier: Senator Robichaud, you just put your finger on the problem. Our climate change models cannot predict everything, and we are often surprised. The accelerated destabilization of the Greenland ice sheet is another surprise. We are starting to look over our shoulders. I do not want to scare the members of the committee.

Senator Robichaud: We are not afraid, but we are concerned about what we are hearing.

[English]

Senator Adams: Could you put your map back on so we may see Kugluktuk? There is a community missing there.

Mr. Fortier: You are absolutely right.

niveau de la mer. À certains endroits, l'Inlandsis du Groenland est d'une épaisseur de trois kilomètres et la majorité de cette masse de glace se trouve au-dessus du niveau de la mer.

Le glacier se déplace, on l'entend. On utilise des microphones pour entendre le glacier commencer à se déplacer et c'est inquiétant. S'il n'y avait que le glacier du Groenland, ce serait pas mal, mais il y a deux Inlandsis similaires en Antarctique. Si ces deux glaciers se déstabilisent, le rehaussement du niveau de l'océan serait de 70 mètres. Donc avec celui du Groenland, cela nous fait 77 mètres.

Vous allez dire que c'est de la science-fiction, mais cela s'est produit il y a 18 000 ans, lors de ce qu'on appelle « la transgression flandrienne », alors que le niveau de l'océan s'est relevé de 100 mètres. Mais à l'époque, il y a 18 000 ans, on était des nomades, on était comme les Inuits il y a 50 ans. On se promenait d'un endroit à l'autre, donc on ne s'en est probablement pas aperçu.

Tout ce qui reste de la tradition, c'est probablement l'idée du déluge, de la grande inondation. Sinon, cela n'a probablement pas eu beaucoup d'impact sur les populations. Mais actuellement, beaucoup de nos infrastructures et de nos villes sont installées sur le bord de la mer.

Le sénateur Robichaud : Est-ce qu'il faut commencer à construire notre arche?

M. Fortier : Non. Mais le prochain rapport du GIEC va probablement porter sur la situation en Antarctique. Évidemment, on parle d'une élévation du niveau de l'eau de deux à trois mètres d'ici la fin du siècle, principalement due à l'Inlandsis du Groenland qui se déstabilise et aussi à la couche de surface des océans qui se réchauffe et qui prend de l'expansion.

Sur un siècle, on peut s'adapter à la situation et se déplacer. Pour ce qui est de l'Inlandsis de l'Antarctique, c'est vraiment inquiétant mais on ne pense pas que cela puisse se produire à court terme, mais plutôt d'ici plusieurs milliers d'années.

Le sénateur Robichaud : Oui, mais on ne pensait pas qu'à court terme la glace allait fondre aussi vite.

M. Fortier : Sénateur Robichaud, vous venez de mettre le doigt sur le problème. Nos modèles d'évolution du climat nous réservent souvent des surprises. L'accélération de la déstabilisation de l'Inlandsis du Groenland est une autre surprise qu'on a en réserve. On commence à regarder par-dessus notre épaule. Sachez que je ne veux pas faire peur aux membres du comité.

Le sénateur Robichaud : On n'est pas peureux, on est plutôt préoccupé par ce qu'on entend.

[Traduction]

Le sénateur Adams : Pourriez-vous nous montrer la carte de nouveau afin que nous puissions localiser Kugluktuk? Il manque une collectivité.

M. Fortier : Vous avez tout à fait raison.

Senator Adams: They have a radar set up now for commercial airlines. Could you do a study on commercial airlines in the North? I do not know how the military and the Coast Guard plan to work together in the future. There will be 300 or 400 people there in the middle of winter. How will they survive in the cold weather? Does the military look into that sort of thing?

Living in Rankin Inlet on the Hudson Bay, as soon as the sky is clear, tourists come from Europe and New York. They are flying over the Arctic. Traffic has increased up there now. Does the military or Coast Guard have anything to do with that? Will you be able to study the commercial airlines in the future?

Mr. Fortier: The military do not tell us.

Senator Adams: Not even transport.

Mr. Fortier: I would not say that there is reluctance, but there is no tradition of intense collaboration between the Canadian Coast Guard and the military in the Arctic. When the opportunity arises, they help each other. However, they are quite independent operations.

Senator Adams: Even private aircraft land almost every day in Iqaluit to gas up and go on to Europe. With the increase in traffic up there now, we have to train more local people; they have to be equipped for this.

We heard from the Canadian Polar Commission that every time something happens, they have to phone North Bay. It is a long way from Resolute Bay and Grise Fiord.

The Chair: I have a final question about our capacity for a study on the continental shelf that you mentioned earlier.

Can you tell us briefly what capacities we have, or do we have enough capacity for researching our claim to the continental shelf?

Mr. Fortier: It was an allusion to the fact that, at this time, we are able to fulfill the mission that we have there, that is, to re-look at the edge of the continental shelf. This is the distribution of sediments beyond the limit of the shelf and is the important data set needed to buttress our claim for a section of the Arctic Ocean.

Once this is completed, we still have very limited capacity to map the interior of the continental shelf itself, which is the region between the end of the continent and the limit of the continental shelf along the archipelago. Once we have made our claim and determined which area is ours, we still need to map inside that region. However, we have very little capacity to do that.

The question is whether we want to do it now, and whether there is an urgency.

The Chair: There is an urgency to file a claim by 2013.

Le sénateur Adams : On y trouve maintenant un radar pour les compagnies aériennes commerciales. Pourriez-vous entreprendre une étude à ce sujet? Je ne sais pas dans quelle mesure l'armée et la Garde côtière prévoient collaborer. De 300 à 400 personnes seront dans cette région au beau milieu de l'hiver. Comment vont-elles survivre dans le froid? Est-ce que l'armée s'en préoccupe?

À Rankin Inlet, dans la baie d'Hudson, dès que le ciel se dégage, les touristes affluent d'Europe et de New York. Ils passent au-dessus de l'Arctique en avion. La circulation s'est donc accrue dans cette région. Est-ce que cela relève de l'armée ou de la Garde côtière? Pourriez-vous étudier la circulation aérienne commerciale?

M. Fortier : L'armée ne nous tient pas au courant.

Le sénateur Adams : Pas même lorsqu'il est question de transport?

M. Fortier : Je n'irais pas jusqu'à dire qu'il y a une certaine réticence, mais la collaboration n'a jamais été très intense entre la Garde côtière canadienne et l'armée dans l'Arctique. Elles s'entraident au besoin, mais demeurent indépendantes.

Le sénateur Adams : Même des aéronefs privés atterrissent presque tous les jours à Iqaluit pour faire le plein avant de poursuivre leur route vers l'Europe. Étant donné l'accroissement du trafic dans cette région, il faut assurer la formation de plus de gens sur place; ils doivent être prêts.

La Commission canadienne des affaires polaires nous a dit qu'à chaque incident, on devait contacter North Bay. C'est très loin de Resolute Bay et de Grise Fiord.

Le président : J'aurais une dernière question au sujet de notre capacité à étudier la plate-forme continentale, comme vous le disiez.

Brièvement, que sommes-nous en mesure de faire? Sommes-nous capables de conduire la recherche nécessaire pour appuyer notre revendication à l'égard de la plate-forme continentale?

M. Fortier : En ce moment, nous pouvons assumer notre mission, qui consiste à réexaminer le bord de la plate-forme. Il est question de la distribution des sédiments au-delà de la limite de la plate-forme. Ces données sont essentielles pour étayer notre revendication sur une section de l'océan Arctique.

Une fois ceci terminé, nous aurons encore beaucoup de difficulté à cartographier l'intérieur de la plate-forme continentale elle-même, soit la région entre le bord du continent et la plate-forme, le long de l'archipel. En effet, lorsque nous aurons formulé notre revendication et déterminé quelle zone nous appartient, il nous faudra encore dresser une carte de cette région. Et nos moyens sont limités.

La question est donc de savoir si nous voulons le faire, et si c'est urgent.

Le président : Il est impératif de présenter une revendication d'ici 2013.

Mr. Fortier: Yes, I agree. However, I was talking about within those boundaries that we will have established in 2013. Is there an emergency to map everything there?

Potentially, a lot of oil and gas reserves are there. We need to understand the geological structure of this region. It is the last part of Canada that we need to study and understand.

Senator Cook: Can you indicate on your map where the edge of the continental shelf is?

Mr. Fortier: We can only roughly indicate. We are not sure exactly. I am sure the Russians and the Americans have much better data.

Senator Cook: You may be sure.

The Chair: I want to thank you for being with us. You have added to our deliberations immensely. You have been patient with your time and providing your knowledge. We thank you for answering our questions thoroughly.

Mr. Fortier: It has been a pleasure. I wish you all an excellent trip to the Arctic.

The committee adjourned.

OTTAWA, Thursday, May 15, 2008

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 10:48 a.m. to examine and report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. The topic was Arctic study.

Senator Bill Rompkey (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: My name is Senator Rompkey and this is the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. We are in the process of studying the evolving policy of the Department of Fisheries and Oceans, DFO, with a particular focus on the Arctic and the Canadian Coast Guard, which comes under the department at this point in time.

We have heard from a lot of witnesses, and the senators around the table have been able to hear them and ask questions. Most of them are here this morning. We have Senator Cook from Newfoundland and Labrador, Senator Adams from Nunavut, Senator Robichaud from New Brunswick, and Senator Comeau from Nova Scotia who is the Deputy Leader of the Government in the Senate.

Before us this morning, we have witnesses from Transport Canada, TC, and the Coast Guard. I will get them to do more introductions. Perhaps I will call on Mr. Nash, who is the director general of marine safety, because he told me this morning he was the boss. I always go to the boss to make the introductions. We will have a presentation from them and then ask questions.

M. Fortier : Oui, je sais. Cependant, je parlais de la cartographie du territoire à l'intérieur des limites que nous aurons établies en 2013. Est-il pressant de dresser le plan de toute cette région?

Il est possible qu'on y trouve de nombreuses réserves de pétrole et de gaz naturel. Il faut bien comprendre la structure géologique de cette région. C'est la seule partie du Canada qu'il nous reste à étudier.

Le sénateur Cook : Pourriez-vous nous indiquer sur la carte où se situe le bord de la plate-forme continentale?

M. Fortier : Je ne peux vous donner qu'une approximation, parce que nous n'avons pas de certitude. Je suis convaincu que les Russes et les Américains disposent de renseignements beaucoup plus précis.

Le sénateur Cook : Vous m'en direz tant.

Le président : Je vous remercie d'être venu. Vous avez contribué énormément à nos travaux en prenant le temps de nous communiquer vos connaissances. Merci également d'avoir répondu en détail à toutes nos questions.

M. Fortier : Ce fut un plaisir pour moi. Je vous souhaite à tous un excellent voyage dans l'Arctique.

La séance est levée.

OTTAWA, le jeudi 15 mai 2008

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 10 h 48, pour examiner, en vue d'en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. Le sujet est l'étude sur l'Arctique.

Le sénateur Rompkey (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Je suis le sénateur Rompkey et je déclare ouverte la réunion du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans, qui poursuit son étude de la politique en évolution du ministère des Pêches et des Océans, c'est-à-dire du MPO, en mettant un accent tout particulier sur l'Arctique et la Garde côtière canadienne, qui relève du ministère actuellement.

Le comité a entendu beaucoup de témoins auxquels ses membres ont pu poser des questions. La plupart d'entre eux sont présents ce matin, notamment le sénateur Cook, de Terre-Neuve-et-Labrador, le sénateur Adams, du Nunavut, le sénateur Robichaud, du Nouveau-Brunswick, et le sénateur Comeau, de Nouvelle-Écosse, leader adjoint du gouvernement au Sénat.

Ce matin, nous accueillons des témoins de Transports Canada, autrement dit TC, et de la Garde côtière. Comme j'ai l'habitude de faire, je vais demander à M. Nash, directeur général de la Sécurité maritime, de faire les présentations puisqu'il m'a dit ce matin que c'était lui le patron. Nous allons commencer par entendre la déclaration des témoins, après quoi nous pourrions leur poser des questions.

Just to set the stage, we have heard from some academics. We have heard from Professor Michael Byers from British Columbia and Professor Ron Huebert from Alberta. We have also heard from the former head of the Coast Guard and Aboriginal groups in the North. We will be going to the Arctic the first week of June for hearings, perhaps the first formal hearings that a Senate committee has done in the Arctic. There have been fact-finding missions in the Arctic before, but this is probably the first time we have had the whole panoply of Senate services in a formal committee hearing.

We will also be having those hearings in three languages — French, English and Inuktitut. Again, this is probably the first time we have had official hearings in the language of the people who live in Nunavut. We think it is important that they are able to tell us what they think in their own language. I was pleased that the motion in the Senate passed yesterday to put this into effect.

This morning, we are focusing particularly on the Coast Guard. We have heard a lot about efficiency, even with aging vessels, but we have also had witnesses who have called the Coast Guard an orphan. It serves many government purposes but the administrative setup is not always clear to us.

Among the things we are curious about is the vessel reporting and monitoring system in the Arctic. The East and West Coast systems for foreign vessels are mandatory, but the NORDREG system in the Arctic is voluntary. Witnesses have suggested that, for the purposes of safety and sovereignty, it should be mandatory. We understand that system is mainly a Transport Canada matter.

There are other matters of interest, such as what happens if there is an oil spill? Also, what is the role of the Coast Guard in relation to Transport Canada and other agencies?

Senators will have a lot of questions, but first we will ask our guests to give us a presentation after which we will ask questions. Mr. Nash, please introduce the people with you.

Senator Adams has just brought to my attention that the vice-chair of the committee, Senator Cochrane, who is from Newfoundland and Labrador, is with us as well as Senator Hubley from Prince Edward Island. I wanted to put that on the record.

Senator Cochrane: I have been asking questions since 8:30 a.m. this morning at another committee.

William (Bill) J. Nash, Director General, Marine Safety, Transport Canada: From an introduction perspective, I am the director general of marine safety in Transport Canada. With me today is Richard Day, director of Operations and Environmental

Simply to prepare the terrain, I recall that we have heard up to now from university researchers, so the professor Michael Byers, of Colombie-Britannique, and the professor Ron Huebert, of l'Alberta. We have also heard the testimony of the former head of the Coast Guard and of aboriginal groups of the North. We must now go to the Arctic the first week of June for hearings, perhaps the first formal hearings that a Senate committee has done in the Arctic. There have been fact-finding missions in the Arctic before, but this is probably the first time we have had the whole panoply of Senate services in a formal committee hearing.

Our hearings will also be in three languages — French, English and Inuktitut. Again, this is probably the first time we have had official hearings in the language of the people who live in Nunavut. We think it is important that they are able to tell us what they think in their own language. I was pleased that the motion in the Senate passed yesterday to put this into effect.

This morning, we are focusing particularly on the Coast Guard. We have heard a lot about efficiency, even with aging vessels, but we have also had witnesses who have called the Coast Guard an orphan. It serves many government purposes but the administrative setup is not always clear to us.

Among the things we are curious about is the vessel reporting and monitoring system in the Arctic. The East and West Coast systems for foreign vessels are mandatory, but the NORDREG system in the Arctic is voluntary. Witnesses have suggested that, for the purposes of safety and sovereignty, it should be mandatory. We understand that system is mainly a Transport Canada matter.

There are other matters of interest, such as what happens if there is an oil spill? Also, what is the role of the Coast Guard in relation to Transport Canada and other agencies?

Senators will have a lot of questions, but first we will ask our guests to give us a presentation after which we will ask questions. Mr. Nash, please introduce the people with you.

Senator Adams has just brought to my attention that the vice-chair of the committee, Senator Cochrane, who is from Newfoundland and Labrador, is with us as well as Senator Hubley from Prince Edward Island. I wanted to put that on the record.

Senator Cochrane: I have been asking questions since 8:30 a.m. this morning at another committee.

William (Bill) J. Nash, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada : En fait de présentations, je précise que je suis le directeur général de la Sécurité maritime à Transports Canada. Je suis accompagné aujourd'hui de Richard Day, directeur de

Programs; Victor Santos-Pedro, director of design, equipment and boating safety; and Steven Troy, director of Safety and Environmental Response Systems for the Canadian Coast Guard.

In listening to your introduction, I hope the presentation we have prepared will clarify the roles between Transport Canada and the Coast Guard at DFO, and also answer some of the questions raised in your opening remarks.

Before starting with my presentation, I would like to thank the committee for the opportunity to appear today with my colleagues and make this short presentation on how Arctic shipping is managed by Transport Canada, along with the role that the Coast Guard and ship owners play in exercising this mandate.

The Arctic regulatory regime supports Transport Canada's mission by establishing minimum requirements for safety and pollution prevention. The mission, which is on slide 2, is to serve the public interest through the promotion of a safe, secure, efficient and environmentally responsible transportation system in Canada.

On the next slide, as a special operating agency of the Department of Fisheries and Oceans, the Canadian Coast Guard helps DFO meet its responsibility to ensure safe and accessible waterways for Canadians. It does so by providing services in a number of areas. In the Arctic, icebreaking and ice management are of particular importance.

In addition, on that slide, we list many of the services provided, such as marine communications and traffic management services, icebreaking, marine pollution response, marine search and rescue, aids to navigation, and the support of other government departments, boards and agencies by providing ships, aircraft and other services.

The next slide lists the Arctic shipping regulatory regime. Transport Canada is responsible for six major acts when dealing with Arctic navigation issues: the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Canada Shipping Act 2001, the Navigable Waters Protection Act, the Marine Transportation Security Act, the Marine Liability Act, and the Coasting Trade Act.

Of these, the Canada Shipping Act 2001 establishes requirements for construction, equipment and operation of ships operating in Canadian waters. The requirements of the Canada Shipping Act 2001 enhance safety of navigation and protection of the marine environment. However, in Canadian Arctic waters, the provisions of the Canada Shipping Act 2001 are supplemented by those of the Arctic Waters Pollution Prevention Act.

L'Exploitation et des Programmes environnementaux, de Victor Santos Pedro, directeur de la Conception, de l'Équipement et de la Sécurité nautique, et de Steven Troy, directeur des Systèmes de sécurité et d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne.

Après avoir écouté attentivement votre mot d'introduction, j'espère que l'exposé que nous vous avons préparé aujourd'hui définira mieux les rôles de Transports Canada et de la Garde côtière au MPO et répondra à certaines des questions que vous avez mentionnées.

Avant de commencer mon exposé, je tiens à remercier le comité de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui avec mes collègues et de vous faire ce court exposé sur la gestion du trafic maritime dans l'Arctique effectuée par Transports Canada, de même que le rôle que jouent la Garde côtière et les armateurs dans l'exécution de ce mandat.

Le régime de réglementation de l'Arctique soutient la mission de Transports Canada en établissant des exigences minimales de sécurité et de prévention de la pollution. La mission, dont vous trouverez l'énoncé à la deuxième diapositive, consiste à servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui est sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

À la diapositive suivante, vous voyez qu'en tant qu'organisme de service spécial du ministère des Pêches et des Océans, la Garde côtière canadienne aide le MPO à assumer sa responsabilité en vue de garantir aux Canadiens des voies navigables sécuritaires et accessibles, notamment en assurant la prestation de services dans plusieurs domaines. Dans l'Arctique, le déglacage et la gestion des glaces sont d'une importance particulière.

De plus, dans cette diapositive, nous énumérons les nombreux services offerts, par exemple les communications et la gestion du trafic maritime, le déglacage, l'intervention en cas de pollution marine, la recherche et le sauvetage maritimes, les aides à la navigation et l'appui aux autres ministères, conseils et organismes du gouvernement, en fournissant des services de navire et d'aéronefs ainsi que d'autres services.

La diapositive suivante décrit le régime réglementaire qui s'applique à la marine marchande dans l'Arctique. Transports Canada est responsable d'appliquer six grandes lois qui ont un impact sur la navigation dans l'Arctique : la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi concernant la responsabilité en matière maritime et la validité de certains règlements et, enfin, la Loi sur le cabotage.

Parmi ces lois, c'est la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada qui établit les exigences pour la construction, l'équipement et l'exploitation de navires dans les eaux canadiennes. Les exigences de cette loi rehaussent la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement marin. Toutefois, dans les eaux arctiques canadiennes, les dispositions de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada sont renforcées par celles de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

The Arctic Waters Pollution Prevention Act is an act shared with Natural Resources Canada and Indian and Northern Affairs Canada. It is basically an act to prevent pollution of the Arctic waters of Canada. This is a zero tolerance act where no person or ship shall deposit or permit the deposit of waste of any type in Arctic waters. The regime includes two key resolutions — namely, the Arctic shipping pollution prevention regulations and the Arctic waters pollution prevention regulations.

The Arctic waters shipping prevention regulations deal with the construction of ships, specifically ice-strengthening requirements for different navigation zones, bunkering stations and ice navigator issues — for example, every tanker must have a qualified ice navigator on board — and fuel and water concerns, that there needs to be enough on board a vessel before entering any Arctic zones. Arctic pollution prevention certificates can be issued and they establish pollution prevention officers with the powers to direct ships in an emergency. There is a notification requirement by ships if there is an emergency or spill. As mentioned, this is a zero discharge provision in Arctic waters, except for raw sewage.

The Arctic waters pollution prevention regulations deal with liability issues, although the Marine Liability Act provides a strict liability regime and overrides the Arctic act in this perspective. Within the Arctic shipping pollution prevention regulations is a zone date system, which is detailed. This system divides the Arctic into 16 safety control zones, which are shown on the next slide.

The zone date system establishes where and when ships can go. The system is based on the premise that nature consistently follows a regular pattern year after year, and it uses 30 years of records to define that. The 16 zones are of increasing ice severity. For example, the worst ice conditions are found in zone 1, to the top left of the slide.

There are nine Arctic classes of ships — Arctic class 1 and 2 and so on — and five types of ships. These denote to us the vessel's ability to navigate in ice and the type of ice it can navigate in. The zones also have opening and closing dates for each class of these vessels.

Because the zone date system is a rigid one and makes little allowance for actual ice conditions, in 1996, Transport Canada introduced the Arctic ice regime system. This system uses a combination of the current ice conditions and the vessel's ice capabilities to determine where the vessel is permitted to navigate. Therefore, it offers more flexibility than the previous zone date system.

Cette loi est la coresponsabilité de Ressources naturelles Canada et des Affaires indiennes et du Nord Canada. Elle vise essentiellement à prévenir la pollution des eaux arctiques du Canada. C'est une loi de tolérance zéro qui interdit à quiconque, y compris les navires, de rejeter ou d'autoriser le rejet de déchets, quelle qu'en soit la nature, dans les eaux arctiques. Le régime s'appuie sur deux textes clés, notamment le Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires et le Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

Le Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires concerne la construction des navires, plus particulièrement leur résistance aux conditions de glace selon les différentes zones de navigation, les stations de soutage et la navigation dans les glaces — par exemple, chaque navire-citerne doit avoir à son bord un navigateur qualifié dans les glaces — de même que les préoccupations concernant le carburant et l'eau, soit qu'il faut qu'il y en ait suffisamment à bord du navire avant qu'il pénètre dans une zone arctique. Des certificats de prévention de la pollution dans l'Arctique peuvent être émis et ils confèrent à des agents de prévention de la pollution le pouvoir de diriger les navires en cas d'urgence. De plus, ils exigent que les navires notifient les autorités de tout déversement ou de toute situation d'urgence. Tel qu'il a été mentionné, cette disposition interdit toute décharge dans les eaux arctiques, exception faite des eaux d'égout brutes.

Le Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques traite de questions de responsabilité, bien que la Loi sur la responsabilité en matière maritime prévoit un rigoureux régime de responsabilité et prime, dans cette optique, sur la loi visant les eaux arctiques. Le Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques établit un système détaillé de zones et de dates. Le système divise l'Arctique en 16 zones de contrôle de la sécurité de la navigation que vous trouverez illustrées à la diapositive suivante.

Le système de dates et de zones établit quand et où peuvent aller les navires. Il part de l'hypothèse que les mêmes conditions de la nature se reproduisent avec régularité, année après année, et il s'appuie sur 30 années d'archives pour les définir. Les 16 zones sont établies en fonction d'une gravité croissante des conditions de glace. Par exemple, les pires conditions se trouvent dans la zone 1, dans le coin supérieur gauche de la diapositive.

Il existe neuf catégories de navires pouvant naviguer dans l'Arctique — allant de la classe 1 et ainsi de suite — et cinq types de navires. Ces catégories nous signalent la capacité du navire de naviguer dans les glaces et le genre de glaces dans lesquelles il peut naviguer. Les zones sont également assorties de dates d'ouverture et de fermeture des saisons pour chaque catégorie de navire.

Parce que le système de zones et de dates est rigide et laisse peu de latitude par rapport aux conditions réelles des glaces, en 1996, Transports Canada a introduit le Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique qui tient compte des conditions des glaces courantes et de la capacité des navires de naviguer dans la glace pour déterminer si le navire est autorisé à y circuler. Par conséquent, il offre plus de souplesse que le système précédent de zones et de dates.

For the benefit of the committee, I should note that the Arctic Waters Pollution Prevention Act came into force in 1970. It was a bold move at that time in that its area of application extended up to 100 nautical miles from land. Since then, the Oceans Act has proclaimed the area up to 200 nautical miles, or the line equidistant from another country, as Canada's exclusive economic zone as set out in the United Nations Convention on the Law of the Sea. This means that the provisions of the Arctic Waters Pollution Prevention Act at present do not cover the entire exclusive economic zone. We call this the "silver and band," shown in red, as the silver across Greenland and the band across the top.

In this area, the pollution prevention provisions of the Canada Shipping Act apply, instead of those of the Arctic Waters Pollution Prevention Act. In practice, there is little, if any, impact as most shipping activities occur less than 100 nautical miles from shore.

How do we know which vessels are in our waters? Under the marine transportation security regulations, foreign vessels coming into Canada must report to the marine traffic control system — the Canadian Coast Guard — 96 hours before entering Canadian waters. The marine traffic control system, or MTCS, is operated by the Coast Guard and this provides Canada with the time to perform a security risk evaluation and screening on the vessels requesting entry. Based on the results of such evaluation and screening, Canada may direct the vessels or allow them to enter.

In addition, a foreign or domestic vessel of 300 tonnes or more is to report to the MTCS 24 hours prior to entering the Arctic Canada vessel traffic system, which we call NORDREG. That zone is depicted in the annual Canadian Coast Guard publication, *Radio Aids to Marine Navigation*, and basically covers the waters of the Arctic Waters Pollution Prevention Act. The ship is also to report immediately before crossing the NORDREG zone boundary when entering, upon arrival at a berth, and one to two hours before departure from the berth.

Also, although NORDREG is a voluntary reporting system, the level of compliance is high. This is attributed to the services that the vessel can receive from the Canadian Coast Guard if its position is known, such as icebreaking, ice information, routing and, of course, search and rescue.

When a vessel reports to MTCS, MTCS asks questions concerning the vessel's compliance with the Arctic shipping pollution prevention regulations. This information is passed on to

Il faudrait signaler, pour le bénéfice des membres du comité, que la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques est entrée en vigueur en 1970. Il s'agissait à l'époque d'une démarche audacieuse, en ce sens qu'elle s'appliquait jusqu'à 100 milles nautiques de la plus proche terre canadienne. Depuis lors, la Loi sur les océans a prolongé la zone d'application jusqu'à 200 milles nautiques ou jusqu'à la ligne équidistante d'un autre État, comme la zone économique exclusive du Canada établie dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Cela signifie que les dispositions de l'actuelle Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques ne s'étendent pas à toute la zone économique exclusive. En sont donc exclues la bande en rouge, de même que la zone argentée qui entoure le Groenland.

Dans cette zone, ce sont les dispositions de prévention de la pollution de la Loi sur la marine marchande du Canada qui s'appliquent, plutôt que celles de la Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques. En réalité, cela a peu d'impact, si impact il y a, étant donné que la plupart des activités de marine marchande se déroulent dans la zone se trouvant à moins de 100 milles nautiques des terres.

Vous vous demandez peut-être comment nous savons quels navires circulent dans nos eaux. Aux termes du Règlement sur la sûreté du transport maritime, les navires étrangers doivent signaler leur présence au système de contrôle de la marine marchande — à la Garde côtière canadienne — 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes. Le Système de communications et de trafic maritimes ou SCTM est exploité par la Garde côtière, ce qui donne au Canada le temps de faire un contrôle des navires qui demandent à pénétrer dans nos eaux et d'en évaluer le risque de sécurité. Selon les résultats du contrôle et de l'évaluation, le Canada peut soit leur interdire l'entrée ou la leur permettre.

Par ailleurs, le navire étranger ou canadien de 300 tonnes et plus est tenu de faire une déclaration au SCTM dans les 24 heures qui précèdent son entrée dans la zone soumise au système de gestion du trafic maritime de l'Arctique canadien, que nous appelons NORDREG. Cette zone, illustrée dans la publication annuelle de la Garde côtière canadienne intitulée *Aides radio à la navigation maritime*, s'applique essentiellement aux eaux qui relèvent de la Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques. Le navire est également tenu de signaler sa présence immédiatement avant de franchir la limite de la zone NORDREG, dès qu'il entre dans ces eaux, à son arrivée au poste à quai et une ou deux heures avant son départ du poste à quai.

De plus, bien que NORDREG soit un système de déclaration volontaire, le niveau de conformité est élevé. Nous l'attribuons aux services que peut recevoir le navire de la Garde côtière canadienne si sa position est connue, par exemple le déglacage, l'information sur les glaces, le routage et, bien sûr, la recherche et le sauvetage.

Quand un navire signale sa présence au SCTM, celui-ci lui pose des questions concernant sa conformité avec le règlement de prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires.

Transport Canada. Our Prairie and Northern region looks after the Arctic area and they determine whether the vessel is permitted to enter or not.

Information required includes the name of the ship, the master, position, time, course, speed, weather, estimated time of entry of zone or arrival/departure from a berth, destination, route, the last port, the ship's draft, dangerous goods on board, defects, name of an agent, and the date or expiry of certain ship certificates, including the international oil pollution prevention certificate.

From a monitoring and enforcement aspect, I have already mentioned the work done by the marine traffic control system. In addition, aerial surveillance is conducted by Transport Canada to detect oil spills and identify polluters. During the 2007-08 fiscal year, Transport Canada conducted 170 hours of dedicated pollution patrols in the Arctic. We are forecasting 400 hours of patrol in the Arctic during the 2008-09 year. In addition, Department of National Defence surveillance aircraft patrol the Arctic and report pollution.

Satellite imagery can assist with monitoring of compliance. Where unidentified vessels are suspected, ground probing can be carried out via overflights or by Coast Guard vessels in the vicinity. Compliance with the Arctic shipping pollution prevention regulation provisions is verified by Transport Canada inspectors and classification surveyors outside the country. This is done by inspecting the vessels.

Vessels found to be in compliance are issued an Arctic pollution prevention certificate. We also monitor foreign vessels through our port state-controlled program, which is where we board foreign ships and verify compliance. There is also a positive obligation for ships to report oil spills or emergencies in the Arctic.

In response to non-compliance, we can direct vessels if there is a risk of pollution. We can issue warnings to vessels. We can detain vessels, if so warranted. For non-compliance, we can take legal action. In addition, we have the ability to ban vessels if we have intelligence that the vessel does not comply with international conventions. This is a new provision we have under the Canada Shipping Act.

With respect to pollution prevention preparedness and response, Transport Canada oversees the marine pollution prevention and response regime as a whole. The Arctic Waters Pollution Prevention Act and the Canada Shipping Act 2001 are the primary pieces of legislation for Transport Canada marine safety. In addition, other legislation sets out pollution prevention provisions. These include the Canadian Environmental Protection

Cette information est alors transmise à Transports Canada. Notre région des Prairies et du Nord s'occupe de la région arctique et c'est elle qui détermine si le navire est autorisé à entrer dans nos eaux.

Parmi les renseignements exigés, on note le nom du navire, le nom du capitaine, la position, l'heure, la route, la vitesse, la météo, l'heure prévue d'entrée dans la zone, d'arrivée à quai ou de départ d'un quai, la destination, l'itinéraire, le dernier port d'escale visité, le tirant d'eau du navire, les marchandises dangereuses à bord, les défauts, le nom de l'agent maritime et la date d'expiration de certains certificats du navire, y compris du certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Sur le plan de la surveillance et de l'exécution, j'ai déjà mentionné le travail effectué par le Système de communications et de trafic maritimes. De plus, Transports Canada effectue de la surveillance aérienne pour détecter les déversements de pétrole et identifier les pollueurs. Durant l'année 2007-2008, Transports Canada a effectué 170 heures de patrouille consacrées à la pollution dans l'Arctique. Nous en prévoyons 400 dans l'Arctique pour l'année 2008-2009. De plus, des avions de surveillance de la Défense nationale patrouillent l'Arctique et signalent les incidents de pollution.

L'imagerie satellite peut aider à surveiller la conformité. Quand on soupçonne la présence de navires non identifiés, on peut utiliser des géoradars qui survolent la région où bien des navires de la Garde côtière. Des inspections de Transports Canada et des visites de classification à l'étranger permettent de vérifier la conformité aux dispositions du Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires. On le fait en inspectant les navires.

Ceux qui sont déclarés conformes reçoivent un certificat de prévention de la pollution dans les eaux arctiques. Nous surveillons également les navires étrangers dans le cadre de notre programme de contrôle par l'État du port, c'est-à-dire que nous montons à bord des navires étrangers et en vérifions la conformité. Les navires ont également l'obligation sans réserve de signaler les déversements de pétrole et les situations d'urgence qui surviennent dans l'Arctique.

Lorsque les navires ne sont pas conformes, nous pouvons les interdire d'entrée s'ils risquent de polluer. Nous pouvons aussi leur émettre des avertissements. Nous pouvons les détenir, si la situation le justifie. En cas de non-conformité, nous pouvons lancer des poursuites. De plus, nous pouvons interdire un navire si nous disposons de renseignements de sécurité selon lesquels il ne respecte pas les conventions internationales. Il s'agit là d'une nouvelle disposition de la Loi sur la marine marchande du Canada.

En ce qui concerne l'état de préparation et la capacité d'intervention en matière de prévention de la pollution, Transports Canada est celui qui se charge de tout le régime de prévention et d'intervention en cas de pollution marine. La Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada sont les principales mesures législatives habilitant Transports Canada à assurer

Act, the Migratory Birds Convention Act, the Species at Risk Act, the Transportation of Dangerous Goods Act, the Marine Liability Act, the Fisheries Act, and the Oceans Act.

As a lead federal agency for operations, the Canadian Coast Guard maintains a preparedness capacity for spill response north of 60 degrees latitude.

In terms of prevention, Transport Canada, the ship owners and the Canadian Coast Guard work together. Transport Canada develops the requirements for construction and operation of vessels, including development of shipboard oil pollution emergency plans, while the Coast Guard provides services to assist in safe navigation, such as ice routing and icebreaking. The ship owners play a primary role of having qualified crews and the experience to operate in a safe manner in ice-covered waters.

This concludes my presentation. We would be happy to take any questions that senators may have.

The Chair: Since this is a morning session, in order to get us out on time, if senators agree, we will have a 10-minute limit on the first round and then go to a second round if need be. Is that okay?

Senator Comeau: Absolutely. I want to zero in on your responsibility for waterways and ocean routes and the issue of jurisdiction over these routes.

We have learned over time that very few jurisdictions have recognized our right to have jurisdiction over these routes officially. One of those countries not having recognized that right is the U.S. One would think, on reflection, that the U.S. would be happy to have Canada as the custodian of these ocean routes in the North because you would think that a North American country having custodial rights, especially their neighbour, would be better than having a free-for-all. In other words, if Canada does not own it, every country in the world owns it. One would think the Americans would have jumped for joy and say they are right behind Canada on this.

Do you have any sense as to why the Americans have not jumped on the benefits of having Canada as the custodian of these routes?

Mr. Nash: The U.S. position is really outside of my particular role in Transport Canada.

Senator Comeau: That would be my follow-up question.

Mr. Nash: The U.S. is known to voice concern about any country that implies or has a regulatory system that would prevent innocent passage between two oceans. From their perspective, they see the Northwest Passage as being a passage or a waterway between two oceans.

la sécurité maritime. De plus, d'autres lois établissent des dispositions relatives à la prévention de la pollution, notamment la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs, la Loi sur les espèces en péril, la Loi sur le transport des matières dangereuses, la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les pêches et la Loi sur les océans.

En tant qu'organisme fédéral chargé des opérations, la Garde côtière canadienne est responsable des préparatifs pour intervenir en cas de déversement au nord du 60^e parallèle.

En termes de prévention, Transports Canada, les armateurs et la Garde côtière canadienne travaillent de concert. Transports Canada élabore les exigences pour la construction et l'exploitation des navires, y compris l'élaboration de plans d'urgence des navires en cas de pollution pétrolière, alors que la Garde côtière fournit les services d'aide à ceux qui voient à la sécurité de la navigation, par exemple en ce qui concerne le routage dans les glaces et le déglacage. Les armateurs jouent un rôle primordial, en ce sens qu'ils doivent avoir des équipages qualifiés et l'expérience voulue pour exploiter des navires de manière sécuritaire dans des eaux couvertes de glace.

Voilà qui met fin à ma déclaration. Nous demeurons à votre disposition pour répondre à vos questions.

Le président : Comme le comité ne siège que ce matin, si nous souhaitons avoir terminé à temps et si mes collègues y consentent, je propose que nous limitions à dix minutes le premier tour de table, après quoi, au besoin, nous en ferons un second. Cela vous convient-il?

Le sénateur Comeau : Tout à fait. J'aimerais faire le point sur votre responsabilité en ce qui concerne les voies navigables et les routes océaniques et toute la question de compétence à cet égard.

Nous avons appris avec le temps que très peu d'États nous reconnaissent officiellement la compétence à l'égard de ces routes. Un de ceux qui ne nous a pas reconnu ce droit est les États-Unis. À la réflexion, on pourrait croire que les États-Unis seraient heureux de laisser le Canada se faire le gardien de ces routes océaniques dans le Nord puisque le fait qu'elles relèvent d'un État nord-américain, surtout d'un voisin, est préférable à un laisser-aller complet. En d'autres mots, si le Canada n'est pas propriétaire de ces eaux, nul ne l'est. On pourrait croire que les Américains auraient été ravis et qu'ils auraient appuyé le Canada dans sa démarche.

Avez-vous une idée de la raison pour laquelle les Américains n'ont pas profité de l'avantage que leur rapporterait la compétence canadienne en la matière?

M. Nash : La position des États-Unis n'est pas de mon ressort à Transports Canada.

Le sénateur Comeau : Ce sera ma prochaine question.

M. Nash : On sait que les États-Unis protestent lorsqu'un pays utilise un système de réglementation qui empêche le passage inoffensif de navires entre deux océans. Selon eux, le passage du Nord-Ouest est une voie navigable entre deux océans.

Senator Comeau: That is their argument, yes. I can see why they might do that with the Strait of Hormuz or something, but this is entirely different. Given the events of 9/11 and the reaction that the U.S. has in terms of overall security issues, and it has virtually seeped into everything in the U.S., one would think they would have had a chance to look at this from a slightly different point of view, which leads to my second question. You walked into it by saying that this is somewhat off your turf. Do you, as the Canadian Coast Guard, meet from time to time with your counterparts in the U.S. to discuss those kinds of common security issues? If not, why not?

Mr. Nash: We do have, as I mentioned in the presentation, the Marine Transportation Security Act. That covers Arctic waters and ships coming in have to report 96 hours in advance. There is a mandatory requirement there.

From the perspective of talking with the U.S., my colleague from the Coast Guard may want to answer that.

Steven Troy, Director, Safety and Environmental Response Systems, Canadian Coast Guard: The Canadian Coast Guard meets regularly with the United States Coast Guard. The commissioner of the Coast Guard, George Da Pont, and the commandant of the United States Coast Guard, Admiral Thad Allen, will be meeting in Seattle at the end of this month on May 30. They usually have two meetings a year, or Coast Guard summits, and bring to the table a number of discussions with regard to strategic issues and interoperability, particularly given the contiguous waters between Canada and the United States.

Senator Comeau: Would such items as the benefits of Canadian custodial management of these waters be discussed at such meetings? If not, why not? Obviously, you cannot leave it all to Foreign Affairs. I am quite sure that, when the military meets with their counterparts in the U.S., they talk things over from a military and security point of view, and one would think that the Coast Guard might want to do the same thing.

Mr. Troy: I honestly cannot speak for what the commissioner or commandant will be speaking to. Certainly, from both our organizations, in the Canadian context, we defer to our colleagues in Foreign Affairs. I am aware that the United States Coast Guard defers to their colleagues in the Secretary of State department. However, the two individuals do have discussions with regard to the Arctic. Obviously, from an operational perspective, we both have assets that can operate in ice-covered waters. There have been discussions in the past with regard to joint efforts or exercises, particularly on the contiguous waters in the Western Arctic.

Senator Comeau: You mentioned the word "operational," which can sometimes mean being quite practical and on the ground. Your department deals with this on a day-to-day basis, and Foreign Affairs is probably a little more distant than you would be so, operationally, you might be able to come up with decent arguments that Foreign Affairs might not. These operational benefits of having Canada as the custodian of such

Le sénateur Comeau : Oui, c'est ce qu'ils affirment. Je peux comprendre qu'ils disent cela pour le détroit d'Hormuz, mais dans ce cas-ci, c'est complètement différent. Étant donné les événements du 11 septembre et la réaction des États-Unis sur les questions globales de sécurité, qui sont pratiquement omniprésentes dans ce pays, on aurait pu penser qu'ils verraient la situation d'un point de vue légèrement différent, ce qui nous amène à ma deuxième question, que vous avez effleurée en disant que cela ne relevait pas de votre compétence. Rencontrez-vous, de temps à autre, comme le fait la Garde côtière canadienne, vos homologues américains afin de discuter de ce genre de questions de sécurité commune? Si ce n'est pas le cas, pourquoi?

M. Nash : Nous avons, comme je l'ai mentionné dans la présentation, la Loi sur la sûreté du transport maritime. Elle s'applique également aux eaux arctiques et prévoit que les navires doivent nous avertir de leur arrivée 96 heures à l'avance. C'est obligatoire.

Pour ce qui est des discussions avec les États-Unis, mon collègue de la Garde côtière pourrait répondre à la question.

Steven Troy, directeur, Systèmes de sécurité et d'intervention environnementale, Garde côtière canadienne : Il y a régulièrement des discussions entre les gardes côtières canadienne et américaine. Par exemple, le commissaire de la Garde côtière, George Da Pont, et son homologue américain, l'amiral Thad Allen, se rencontreront à Seattle le 30 mai. Habituellement, ils tiennent deux réunions ou sommets par année, au cours desquels ils discutent d'interopérabilité et de questions stratégiques, étant donné les eaux limitrophes que partage le Canada avec les États-Unis.

Le sénateur Comeau : Au cours de ces rencontres, discute-t-on de la gestion de la garde de ces eaux par le Canada? Dans la négative, pourquoi? Manifestement, vous ne pouvez laisser toute cette question aux Affaires étrangères. Je suis à peu près certain que lorsque les représentants de l'armée rencontrent leurs homologues aux États-Unis, ils discutent de choses qui concernent l'armée et la sécurité, et il semble logique que la Garde côtière veuille faire la même chose.

M. Troy : Honnêtement, je ne peux dire ce dont le commissaire et le commandant vont parler. Certes, dans nos deux organismes, au Canada, nous nous en remettons à nos collègues des Affaires étrangères. Je sais que la Garde côtière américaine s'en remet au Secrétariat d'État. Toutefois, les deux ont des discussions sur la question de l'Arctique. De toute évidence, d'un point de vue opérationnel, nous avons tous les deux des ressources qui peuvent être utilisées dans des eaux recouvertes par les glaces. Nous avons eu des discussions dans le passé portant sur des efforts ou des exercices conjoints, en particulier dans les eaux limitrophes, dans l'Arctique de l'Ouest.

Le sénateur Comeau : Vous avez utilisé le mot « opérationnel », qui peut parfois désigner quelque chose de très pratique, de concret. Votre ministère est plus au fait des choses qui se produisent au quotidien que le ministère des Affaires étrangères; donc, sur le plan opérationnel, vous pourriez peut-être apporter davantage de solutions pertinentes. Ce serait plutôt aux décideurs, aux politiciens au sommet de discuter des avantages

waters might get bumped up the line to the decision makers, the politicians at the top, who say, "Maybe we should discuss with Canada this whole issue of northern security." I am suggesting that you may be in a better position to be able to give practical benefits to this, much more so probably than Foreign Affairs. I understand you cannot give us all your secret undertakings at this point.

I noted in the presentation that a number of items were given advance notice that they wish to go into these waters, services such as navigation, search and rescue, icebreaking, routing and so on. What about saying that North American security is one of our functions? I did note that it is one of the areas under your control.

Mr. Nash: It is, senator, an area under Transport Canada's control. My specific area of responsibility is safety. There is another person like me who has the same role but for security.

Senator Comeau: Slide 3 lists all of the mandates. There could theoretically be North American security.

Mr. Nash: From a Transport Canada perspective, as my colleague in the Coast Guard has mentioned, there is quite a lot of activity from a North American perspective on that. As mentioned, the marine transportation security regulations show that, and actually permit that mandatory reporting going into the Arctic for security reasons.

Senator Adams: Some of my questions may be under DFO. Right now, there is quite a bit of traffic with cruisers coming mostly from Russia. Do you have responsibility for that in the same way you do for cargo shipping as far as monitoring goes?

Victor M. Santos-Pedro, Director, Design, Equipment and Boating Safety, Transport Canada: The cruise ships, if I understand the question correctly, are monitored the same way as the cargo ships.

Senator Adams: Anything coming into the Arctic waters must report 96 hours previously. Do the Russians report 96 hours before getting to the Arctic?

Mr. Santos-Pedro: Yes, they do.

Senator Adams: If you ask them what they are carrying and they say it is just passengers, what is the regulation for Transport Canada and DFO? Around Cambridge Bay, a cruiser got stuck in the sand about seven or eight years ago. I think Nunavut Tunngavik Incorporated pulled it out, and the Coast Guard did not make it there. When something like that happens, they have 300 people there. In the future, they want to travel in the Arctic up to Churchill 12 months a year. Who is able to say you have to go through security checks and everything before they are able to break ice up there without being escorted by the Coast Guard?

opérationnels de laisser le Canada gérer la garde de ces eaux et de toute cette question de la sécurité dans le Nord. À mon avis, vous êtes dans une meilleure position pour nous faire bénéficier des avantages pratiques, probablement bien plus que les Affaires étrangères. Je comprends que vous ne puissiez nous parler de toutes vos initiatives secrètes en ce moment.

J'ai remarqué que vous aviez indiqué dans votre présentation que moyennant un préavis, les navires qui souhaitent entrer dans ces eaux peuvent bénéficier de services comme l'aide à la navigation, la recherche et le sauvetage maritimes, le déglacage, le routage, et cetera. Et si nous disions que la sécurité nord-américaine est l'une de nos fonctions? J'ai remarqué que c'est l'un des secteurs sous votre responsabilité.

M. Nash : Oui, c'est un secteur qui relève de Transports Canada. Mon secteur précis est celui de la sécurité maritime. Une autre personne s'occupe de la sûreté maritime.

Le sénateur Comeau : Sur la troisième diapositive, on énumère tous les mandats. En principe, il pourrait aussi y avoir la sécurité nord-américaine.

M. Nash : Selon Transports Canada, comme mon collègue de la Garde côtière l'a mentionné, il y a beaucoup d'activités à ce chapitre en Amérique du Nord. Tel qu'indiqué, le Règlement sur la sûreté du transport maritime le prévoit, et permet que cette déclaration soit obligatoire pour les navires qui entrent en Arctique, pour des raisons de sécurité.

Le sénateur Adams : Certaines de mes questions peuvent se rapporter au MPO. Actuellement, il y a un trafic maritime assez important en raison des navires de croisière en provenance principalement de Russie. Avez-vous la responsabilité de les surveiller, comme vous le faites pour les navires de charge?

Victor M. Santos-Pedro, directeur, Conception, équipement et sécurité nautiques, Transports Canada : Les bateaux de croisière, si je comprends bien la question, sont surveillés de la même façon que les navires de charge.

Le sénateur Adams : Tous les bateaux qui pénètrent dans les eaux de l'Arctique doivent signaler leur arrivée 96 heures à l'avance. Les Russes le font-ils aussi?

M. Santos-Pedro : Oui.

Le sénateur Adams : Si vous leur demandez ce qu'ils transportent et qu'ils vous disent que c'est simplement des passagers, quel est le règlement de Transports Canada et du MPO qui s'applique? Dans les environs de Cambridge Bay, il y a sept ou huit ans, un navire de croisière s'est ensablé. Je crois que c'est la Nunavut Tunngavik Incorporated qui l'a dégagé, car la Garde côtière n'y est pas allée. Lorsqu'une telle chose se produit, cela touche 300 personnes. Ces bateaux veulent naviguer dans l'Arctique jusqu'à Churchill durant toute l'année. Qui est habilité à leur dire qu'ils doivent passer des contrôles de sécurité et autres avant qu'on envoie des brise-glaces là-bas, sans l'intervention de la Garde côtière?

Mr. Santos-Pedro: One thing to note is that, quite often, especially with cruise ships, they will have an ice navigator on board who is from Canada and familiar with the area. You are quite right that we did have an incident a few years ago in which one of those vessels ran aground. Luckily, it was in very soft sand and the passengers were treated well. It was in the summertime. We have not had any cruise ships other than in the summertime when a lot of the waters are open. In fact, sometimes they have to go and look for the ice.

Those vessels, whether they are Russian or German, and the cruise ships which are mostly foreign ships, do follow all the rules and regulations that we have in place, including the notification to NORDREG on a daily basis and the 96 hours through the Marine Security Act.

Senator Adams: What about submarines? They still go in the water up there. Between the Russians and the Americans, there have been quite a few of them up there. Does that go through the military? If they are operating nuclear-powered engines, incidents could happen in the future. If one of those submarines got stuck or broke down, what would we do in Canada?

Mr. Santos-Pedro: I am not sure if we can comment on submarines in the sense that I do not think any of us knows anything about whether the submarines are there or not.

Senator Robichaud: Do you have any doubts?

Senator Adams: I did quite a bit of study and work up there, especially through DFO. When foreigners come in, Transport Canada puts a flag on the ships coming into the Arctic after they have approved everything. They often have to inspect the ship before giving approval. You mentioned commercial fishing. We have the 0A and 0B areas up there and tonnes of turbot, mostly being fished by vessels operated by foreigners. One of them got back to Saint John and got stuck in the harbour. Do you do the safety approval for DFO on vessels fishing in the Arctic? I want to know how the system works. It can be confusing. Canadians want to go up there, too, and the foreigners have the flags on the ships. They go up there and catch our fish.

Mr. Santos-Pedro: Perhaps I could add to what Mr. Nash indicated. We do have a set of regulations that puts a number of requirements on all the vessels operating in the North. Some of the cut-offs depend on the size of the vessels, and if they are 100 tonnes or more, they all have to report and they all have to have sufficient water and fuel. That also applies for the vessels carrying more than a certain amount of oil or pollutants, which could be the bunker oil they are using for the machinery on board the vessel. They then have to comply with certain construction standards. They must have a certain amount of steel and certain standards that we specify. Those vessels are inspected to determine if they comply with our Canadian requirements, and they are provided with a pollution prevention certificate, as Mr. Nash mentioned. That is how we have verification. It can either be done through organizations called classification societies

M. Santos-Pedro : Il est à noter que très souvent, en particulier à bord des navires de croisière, il y a un officier canadien de navigation dans les glaces qui connaît bien la région. Nous avons effectivement eu un incident il y a quelques années dans lequel l'un de ces navires s'est échoué. Heureusement, le sable était mou et les passagers ont été bien traités. C'était durant l'été. Tous les bateaux de croisière sont venus durant cette saison, lorsque les eaux sont presque totalement libres. En fait, ils doivent parfois même chercher la glace.

Tous ces navires, qu'ils soient russes ou allemands, y compris les bateaux de croisière qui viennent pour la plupart d'autres pays, respectent toutes les règles et les règlements en vigueur, dont la notification quotidienne à NORDREG et le préavis de 96 heures en vertu de la Loi sur la sûreté du transport maritime.

Le sénateur Adams : Qu'en est-il des sous-marins? Ils se rendent encore dans ces eaux. Il y en a eu beaucoup là-bas, des russes comme des américains. Cela passe-t-il par l'armée? Si ce sont des sous-marins à propulsion nucléaire, des incidents pourraient se produire. Si l'un d'eux s'échouait ou avait une avarie, que ferions-nous?

M. Santos-Pedro : Je ne sais pas si nous pouvons parler des sous-marins, car je crois que personne ne sait s'il y en a là-bas.

Le sénateur Robichaud : Avez-vous des soupçons?

Le sénateur Adams : J'ai effectué beaucoup d'études et de travaux là-bas, en particulier par l'entremise du MPO. Lorsque des navires étrangers arrivent, Transports Canada place un drapeau sur ceux qui vont dans l'Arctique, après que tout a été approuvé. On doit souvent inspecter le navire avant de donner l'approbation. Vous avez parlé de la pêche commerciale. Les zones 0A et 0B regorgent de tonnes de turbots, pêchés principalement par les navires étrangers. L'un d'eux est revenu à Saint John et a été immobilisé dans le port. Est-ce vous qui faites les vérifications de sécurité pour le MPO, sur les navires qui pêchent dans l'Arctique? J'aimerais savoir comment fonctionne le système. Cela peut prêter à confusion. Les Canadiens veulent aller là-bas, eux aussi, et ce sont les étrangers qui ont des drapeaux canadiens sur leur navire. Ils vont là-bas pêcher notre poisson.

M. Santos-Pedro : J'aimerais ajouter un commentaire aux propos de M. Nash. Nous avons effectivement un ensemble de règlements qui imposent un certain nombre d'exigences à tous les bateaux qui naviguent dans le Nord. Certaines exceptions dépendent de la taille des navires; ceux de 100 tonnes ou plus doivent signaler leur présence et avoir suffisamment d'eau et de carburant à bord. Cela s'applique également aux bateaux qui transportent une certaine quantité de pétrole ou de substances polluantes, dont le combustible de soute utilisé pour la machinerie à bord du bateau. Ils doivent aussi être conformes à certaines normes de construction notamment en ce qui concerne la quantité d'acier et respecter d'autres normes que nous spécifions. Ces navires sont inspectés pour déterminer s'ils correspondent aux exigences canadiennes et on leur fournit un certificat de prévention de la pollution, comme M. Nash l'a mentionné.

that we give permission to provide that certificate after an inspection, or we do it ourselves.

All of those vessels, regardless of their flag state, once they indicate they will come into Canadian Arctic waters north of 60, into the shipping safety control zones, and depending on their ice strengthening, are allowed to go into certain areas at certain times, and we monitor that through NORDREG.

Senator Adams: A few years ago, we were up there under Senator Comeau's chairmanship to see the Coast Guard monitoring some ships that were operating there.

Mr. Santos-Pedro: In Iqaluit?

Senator Adams: Yes. Some ships just belong to a numbered company, and we do not even know who they belong to. If it is just a numbered company, we do not even know where they come from. Do they allow ships to operate up there just under a numbered company, without knowing where they come from?

Mr. Troy: I cannot speak with regard to the ship registry. As Mr. Nash has said, there is a list of information required before clearance is given. Among that is the name of the vessel and the radio call-sign. We do not normally, as part of the clearance, ask about owners. The trackback on any vessel operating in terms of who the owner would be would have to go through the information provided, which is tied in with international registries and the Canadian registry.

Senator Adams: How much are you using the SAT-2 satellite for monitoring? Are you controlling it? We heard from some of the companies that are interested in buying it, and the government might sell it. What happens if the satellite goes to a private company and you want the use of it? Would you have to pay for monitoring in the Arctic if the SAT-2 goes to a company and no longer belongs to the government? How would that work?

Mr. Troy: From a Coast Guard operational perspective, our use of satellites is really more along the lines of operational requirements for the Coast Guard in terms of linkages with the Canadian ice service regarding meteorological patterns.

From a tracking perspective, that lead is still within the context of the Government of Canada and is handled within the context of national defence. The Government of Canada has a community of departments involved in monitoring marine traffic, including national defence, the RCMP, public safety, transport, and the Coast Guard as well. A community of interests is involved in that aspect of tracking, but it is done under the lead of national defence, and that is the main driver with regard to the satellites as well.

Senator Cochrane: I know that NORDREG is there to prevent pollution and everything up North. This pertains to Senator Adams' questions. Is this NORDREG reporting all voluntary?

C'est de cette façon que nous effectuons la vérification. Elle peut être faite par des organismes appelés sociétés de classification, à qui nous donnons l'autorisation de fournir ce certificat après l'inspection, ou bien nous la faisons nous-mêmes.

Une fois qu'ils ont signalé leur intention d'entrer dans les eaux de l'Arctique canadien au nord du 60° parallèle, dans les zones de contrôle de la sécurité de la navigation, tous ces navires, peu importe l'État du pavillon, et selon leur renforcement contre les glaces, ont le droit d'entrer dans certaines zones à des moments particuliers, et nous les surveillons au moyen du système NORDREG.

Le sénateur Adams : Il y a quelques années, nous y sommes allés sous la présidence du sénateur Comeau, pour voir la surveillance par la Garde côtière des bateaux qui naviguaient là-bas.

M. Santos-Pedro : À Iqaluit?

Le sénateur Adams : Oui. Certains bateaux appartiennent à une société à numéro, et nous ne savons même pas qui sont les propriétaires, et d'où ils viennent. Permet-on aux navires qui sont exploités par une société à numéro de mener leurs activités là-bas, sans qu'on connaisse leur origine?

M. Troy : Je ne peux vous parler de l'immatriculation des navires. Comme M. Nash l'a dit, une autorisation est accordée uniquement lorsque tous les renseignements sont fournis, y compris le nom du navire et l'indicatif d'appel. Normalement, pour l'autorisation, nous ne demandons pas le nom des propriétaires. Pour le savoir, il faudrait consulter les renseignements fournis, qui sont liés aux registres international et canadien.

Le sénateur Adams : Dans quelle mesure utilisez-vous le satellite SAT-2 pour la surveillance? En avez-vous le contrôle? Nous avons entendu dire que certaines entreprises étaient intéressées à l'acheter et que le gouvernement pourrait le vendre. Qu'arrivera-t-il si le satellite passe aux mains d'une entreprise privée et que vous voulez l'utiliser? Devrez-vous payer pour la surveillance dans l'Arctique, si le SAT-2 n'appartient plus au gouvernement? Comment cela fonctionnerait-il?

M. Troy : Sur le plan des opérations, notre utilisation des satellites correspond davantage aux besoins de la Garde côtière en lien avec le Service canadien des glaces concernant les régimes météorologiques.

Le gouvernement du Canada, quant à lui, s'occupe toujours du repérage par l'entremise de la Défense nationale. De nombreux ministères se partagent la surveillance du trafic maritime au sein du gouvernement du Canada, dont la Défense nationale, la GRC, la Sécurité publique, le ministère des Transports, ainsi que la Garde côtière. Une communauté d'intérêts participe au repérage, sous la direction de la Défense nationale, et c'est la même chose pour les satellites.

Le sénateur Cochrane : Je sais que NORDREG est là pour prévenir la pollution dans le Nord, entre autres. Ma question va dans le sens de celles du sénateur Adams. La participation à

That is a word we have heard so much when it comes to the Coast Guard, DFO and Transport Canada — voluntary. Could you answer that question? Is their reporting and screening voluntary?

Mr. Santos-Pedro: The system itself is voluntary. There are certain notifications, however, that are not voluntary. The one that Mr. Nash mentioned, for example, with regard to 96-hours notification in advance of coming into Canadian waters south of 60 or north of 60 is not voluntary. It is mandatory. Vessels coming into Canada must report 96 hours before coming into Canadian waters.

Mr. Nash mentioned the ice regime system, which is part of our Arctic shipping pollution prevention regulations. If a vessel is going to use the ice regime system, they must report before they enter and after they exit the shipping safety zones.

Senator Cochrane: Is that mandatory?

Mr. Santos-Pedro: Yes. Those are two examples in which the reporting is mandatory. By custom and by practice, there is a system where vessels report their position to NORDREG and where they are going, and NORDREG asks for information. That is the part that is voluntary at present.

Senator Cochrane: What about pollution? What about this dumping of oil?

The Chair: You are on the list, but I thought it was a supplementary to Senator Adams. I do have you on the list, Senator Cochrane, but I have Senator Robichaud next.

Before I go to him, for my own clarification, bearing in mind Senator Adams' question, if there is a numbered company, you can tell who the flag state is but you cannot tell who the owner is. We know that vessels can be registered in any state they want. There could be ships up there that we do not know who owns them. All we know is the flag state. Is that correct?

Mr. Santos-Pedro: Each vessel that operates in international voyages will have an IMO, international maritime organization, number. That number is unique to that vessel. We will also know which country that vessel belongs to. Therefore, you can follow, as necessary, where the owners are.

At the end of the trail, it could be that you have a numbered company, but that enters more into legal issues than anything else because most often there is a representative of the operator. Whether the ship is owned by a numbered company or not, we are dealing with the authorized representative of the company.

The Chair: Thank you.

NORDREG est-elle facultative? C'est un terme que nous avons tellement entendu concernant la Garde côtière, le MPO et Transports Canada — facultative. Pourriez-vous répondre à cette question? Leur participation et leur évaluation est-elle facultative?

M. Santos-Pedro : Le système lui-même est facultatif. Toutefois, il y a certaines déclarations qui ne le sont pas. Celle dont M. Nash a parlé, par exemple, concernant l'entrée dans les eaux canadiennes au sud ou au nord du 60° parallèle, n'est pas facultative. C'est obligatoire : les navires doivent avertir les autorités canadiennes 96 heures avant d'entrer dans nos eaux territoriales.

M. Nash a parlé du système de régimes de glaces, qui fait partie de notre Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires. Si un bateau veut utiliser le système de régimes de glaces, il doit avertir les autorités avant son entrée dans les zones de contrôle de la sécurité de la navigation, et après sa sortie.

Le sénateur Cochrane : Est-ce obligatoire?

M. Santos-Pedro : Oui. La notification est obligatoire dans les deux cas. Conformément aux coutumes et aux pratiques, les navires signalent leur position et leur destination à NORDREG, puis on leur demande de fournir des renseignements. C'est la partie qui est facultative actuellement.

Le sénateur Cochrane : Qu'en est-il de la pollution, des déversements de pétrole?

Le président : Vous êtes sur la liste, mais je croyais que c'était une question complémentaire à celle du sénateur Adams. Je vous ai effectivement sur la liste, sénateur Cochrane, mais c'est le sénateur Robichaud le suivant.

Avant de lui céder la parole, j'aimerais savoir, pour ma propre gouverne et en tenant compte de la question du sénateur Adams, s'il s'agit d'une société à numéro, vous savez quel est l'État du pavillon, mais pas qui est le propriétaire. Nous savons que les navires peuvent être immatriculés dans n'importe quel pays. Il peut y avoir des bateaux là-haut dont nous ignorons qui est le propriétaire, et pour lesquels nous connaissons uniquement l'État du pavillon, n'est-ce pas?

M. Santos-Pedro : Chaque navire qui emprunte les eaux internationales a un numéro de l'OMI, l'Organisation maritime internationale. Ce numéro est unique. Nous saurons également de quel pays vient le navire. Par conséquent, nous pouvons retracer, au besoin, les propriétaires.

Au bout du compte, vous pouvez avoir une société à numéro, mais cela relève davantage de considérations juridiques, car la plupart du temps, l'exploitant a un représentant. Que le navire soit la propriété d'une société à numéro ou non, nous traitons avec le représentant autorisé de la société.

Le président : Je vous remercie.

[Translation]

Senator Robichaud: You stated in your presentation that compliance with NORDREG is voluntary. You maintain that the rate of compliance is high. That implies that there are some vessels that do not comply. What are the percentages in this instance? Are you talking about a compliance rate of 90 per cent and a non-compliance rate of 10 per cent? Do you have any idea? Because if some vessels are not complying, the reason may be that they have not reported their presence in the area.

Mr. Troy: According to our sources, the compliance rate is 98 per cent.

[English]

Senator Robichaud: Who is the 2 per cent?

Mr. Troy: We do not know. If you do not identify, we do not know, but we are fairly comfortable with the 98 per cent and we are fairly comfortable, for vessels operating in the Arctic, that we are capturing most of them.

Senator Robichaud: If you do not know, how do you know it is 2 per cent?

Mr. Troy: It is based on the historical data, looking back.

Senator Robichaud: Is there anything being done about the 2 per cent?

Mr. Troy: That becomes an enforcement and compliance issue. The system is voluntary.

Senator Robichaud: I know it is compliance, but it is voluntary. If they do not comply, what do you do? Nothing? Is that your answer?

Mr. Nash: Maybe I could jump in here.

Senator Robichaud: Please.

Mr. Nash: From the Marine Transportation Security Act perspective — the requirements to report 96 hours beforehand — I am not sure if there is any data with respect to ships not complying with that requirement. I am not sure, from our perspective, if we are aware of ships entering ice zones without advising us in advance, as Mr. Santos-Pedro mentioned earlier, where there is a time/date perspective in entering a zone.

From an overall perspective, not speaking for my colleague Mr. Troy, I think this is a number that seems to be a historical number. Over the years, the odd vessel may have appeared that was not known. From what we understand, there is good compliance. I do not know if Mr. Santos-Pedro would like to add anything to that.

Mr. Santos-Pedro: I would only add that, if the Canadian Coast Guard knows the vessel is there and if the vessel has opted not to report, we still know they are there. I know of instances where, just because they have not reported, when they arrive at one of the sites in the North, we paid them a visit. That is not uncommon.

[Français]

Le sénateur Robichaud : Vous avez indiqué dans votre présentation que la question de NORDREG est volontaire. Ce qui m'intéresse c'est lorsque vous dites dans votre présentation que le niveau de conformité est élevé. Cela veut dire qu'il y a un certain niveau de non conformité. Lequel est-ce? S'agit-il de 90 p. 100 de conformité et 10 p. 100 de non conformité? Avez-vous des indications? Parce que s'il y en a qui ne se conforment pas, c'est qu'ils ne sont pas enregistrés et sont dans le coin.

M. Troy : Selon notre information, le pourcentage de conformité est de 98 p. 100.

[Traduction]

Le sénateur Robichaud : Qui sont les 2 p. 100?

M. Troy : Nous ne le savons pas, s'ils ne signalent pas leur présence; mais 98 p. 100 nous semble tout à fait acceptable, tout comme le fait que nous contrôlons la plupart des bateaux qui naviguent dans l'Arctique.

Le sénateur Robichaud : Si vous l'ignorez, comment savez-vous qu'il s'agit de 2 p. 100?

M. Troy : Nous nous fondons sur des données historiques, sur le passé.

Le sénateur Robichaud : Y a-t-il des mesures prises à l'égard de ces 2 p. 100?

M. Troy : Cela devient une question d'application et de conformité. Le système est facultatif.

Le sénateur Robichaud : Je sais que c'est une question de conformité, mais c'est facultatif. S'ils ne se conforment pas, que faites-vous? Rien? Est-ce votre réponse?

M. Nash : Puis-je intervenir?

Le sénateur Robichaud : S'il vous plaît.

M. Nash : Du point de vue de la Loi sur la sûreté du transport maritime — qui exige qu'un bateau signale son arrivée 96 heures à l'avance —, je ne suis pas certain qu'il existe des données concernant les navires qui ne se conforment pas à cette exigence. J'ignore s'il y a des bateaux qui ne nous avisent pas à l'avance qu'ils vont entrer dans les zones de glace, comme M. Santos-Pedro l'a mentionné tout à l'heure, à l'intérieur des délais prévus.

Dans l'ensemble, et je ne parle pas au nom de mon collègue M. Troy, je crois qu'il s'agit de données passées. Au fil des ans, il y a eu des navires, de temps à autre, dont nous ignorions la présence. Mais d'après ce que nous comprenons, il y a une bonne conformité. Je ne sais pas si M. Santos-Pedro aimerait ajouter quelque chose.

M. Santos-Pedro : J'aimerais seulement ajouter qu'il arrive que la Garde côtière canadienne détecte quand même la présence de navires qui ont choisi de ne pas signaler leur passage. Je sais que dans certains cas, simplement parce qu'ils n'ont pas rapporté leur présence, nous allons leur rendre visite lorsqu'ils arrivent dans l'un des sites du Nord. C'est assez fréquent.

Senator Robichaud: You can understand that my preoccupation is not with those who conform — the more the better. It is with those that do not conform. That is where the problems come in with pollution and all those things, right?

You say NORDREG is voluntary. What would it take to make it compulsory?

Richard Day, Director, Operations and Environmental Programs, Transport Canada: It would require the act to be changed to require that to become mandatory. Then it would have to be blended into the existing vessel traffic services, VTS, regulations.

Senator Robichaud: Which act?

Mr. Day: It would be under the Canada Shipping Act. Under that act, we have the VTS regulations, which make the East and West Coast mandatory. It would just be a matter of making the North mandatory as well.

The Chair: If I can intervene, Senator Robichaud —

Senator Robichaud: That is not off my time, is it?

The Chair: No. Compare for us the Atlantic, Pacific and Arctic. My understanding is that it is mandatory in the Pacific and Atlantic, but in the Arctic it is not. Can you explain why there is a difference or what the difference is? It seems to me there is an inconsistency.

I do not want to take Senator Robichaud's time, but just to put it in perspective, everyone is talking about the Arctic with respect to global warming, the Northwest Passage and the passage of ships. The focus of the country is on the Arctic. Yet, we have mandatory regulations in the Arctic, mandatory regulations in the Pacific, and none in the Arctic. I am puzzled.

Mr. Nash: You are right. It is something of which we in the department and the Canadian Coast Guard are cognizant. In fact, we are beginning to look at that. Work on that within the department has started. As Mr. Day mentioned, prior to something going in, we require permission from our minister to do that. Work has already started in that area.

Senator Robichaud: If I understand correctly, there is nothing mysterious. It is applied in the West and the East, and it would require only a minor change to the act to be brought in by the Minister of Transport.

Mr. Nash: There is power under the Canada Shipping Act for vessel traffic services. We do have the possibility to make NORDREG mandatory following the regulatory process.

Senator Robichaud: Are you saying you could do it without a change in the act?

Mr. Nash: Yes, we could.

Senator Robichaud: Then what is the problem?

Mr. Nash: We have started work on that.

Le sénateur Robichaud : Vous comprenez que je ne m'inquiète pas de ceux qui se conforment aux règles — plus il y en a, mieux c'est —, mais de ceux qui ne s'y conforment pas et qui causent des problèmes de pollution, entre autres, n'est-ce pas?

Vous dites que NORDREG est facultatif. Comment pourrait-on rendre la participation obligatoire?

Richard Day, directeur, Exploitation et programmes environnementaux, Transports Canada : Pour que ce soit obligatoire, il faudrait modifier la loi. Ensuite, on devrait intégrer cela dans le règlement sur les services du trafic maritime, ou STM.

Le sénateur Robichaud : De quelle loi?

M. Day : La Loi sur la marine marchande du Canada, qui est assortie du règlement sur les STM, lequel prévoit une déclaration obligatoire sur les côtes Est et Ouest. Nous n'aurions qu'à imposer la même chose dans la région du Nord.

Le président : Si je puis me permettre, sénateur Robichaud...

Le sénateur Robichaud : Pas sur mon temps de parole.

Le président : Non. Comparons l'Atlantique, le Pacifique et l'Arctique. D'après ce que je comprends, c'est obligatoire dans le Pacifique et l'Atlantique, mais pas dans l'Arctique. Pouvez-vous nous expliquer quelle est la différence, et pourquoi elle existe? Il me semble qu'il y a une incohérence.

Je ne veux pas prendre le temps de parole du sénateur Robichaud, mais j'aimerais mettre les choses en perspective : tout le monde parle de l'Arctique, que ce soit en ce qui concerne le réchauffement climatique, le Passage du Nord-Ouest ou la présence de navires dans cette région. Le pays a les yeux tournés vers l'Arctique. Pourtant, nous avons des règlements obligatoires dans l'Atlantique et dans le Pacifique, mais pas dans l'Arctique. Je suis perplexe.

M. Nash : Vous avez raison. La Garde côtière canadienne et nous-mêmes, au ministère, en sommes conscients. En fait, nous avons commencé à nous pencher là-dessus. Comme M. Day l'a dit, avant tout, il nous faut la permission de notre ministre pour agir, et nous y travaillons.

Le sénateur Robichaud : Si je comprends bien, il n'y a rien de mystérieux. Cela s'applique dans l'Ouest et dans l'Est, et il faudrait simplement que le ministre des Transports demande une modification mineure de la loi.

M. Nash : La Loi sur la marine marchande du Canada confère un pouvoir à l'égard des services de trafic maritime. Nous avons la possibilité de rendre NORDREG obligatoire en suivant le processus réglementaire.

Le sénateur Robichaud : Vous dites que vous pourriez le faire sans changer la loi?

M. Nash : Oui, en effet.

Le sénateur Robichaud : Alors, où est le problème?

M. Nash : Nous avons commencé à travailler là-dessus.

Senator Robichaud: If we called you back before the committee in one month, would there be significant progress made?

Mr. Nash: I am not sure about in one month. The Canadian Marine Advisory Council, which is our consultation forum, meets twice a year in Ottawa on a national basis and in each region twice a year. This subject has been broached with our stakeholders. As you know, we have to engage in consultations and so on before bringing regulatory projects forward.

Senator Robichaud: The stakeholders are all Canadian, are they not?

Mr. Nash: There may be some foreign representatives as well. There is a full gambit of stakeholders, including environmentalists, recreational vessel operators, ship owners and unions.

Senator Robichaud: Do you know of any stakeholders that would be against this coming into force?

Mr. Nash: No.

Senator Robichaud: Can we expect to have this come into force in the near future?

Mr. Nash: As I said, we must follow our regulatory process, which does take time.

Senator Robichaud: It does, but it takes much less time than changing the statutes, does it not?

Mr. Nash: Yes.

Senator Robichaud: There will be no bill and no debate in Parliament. You have the power.

Mr. Nash: We do, yes.

Senator Robichaud: I encourage you to move as fast as you can for all the reasons you told us about.

Mr. Nash: Yes.

Mr. Santos-Pedro: There is support in Canada for making NORDREG mandatory. As Mr. Nash said, the consultations also include foreign interests at times. Because it puts notification in Arctic waters, and because of the issue raised earlier concerning the consideration by some other countries of the Northwest Passage being an international strait, there could be some opposition or some comments from foreign states.

Senator Robichaud: However, the power is within the department to do this?

Mr. Santos-Pedro: Yes.

Senator Robichaud: That is clear.

I expect that in our report, chair, we should make a recommendation supporting Transport Canada going in that direction, if that is any help.

Le sénateur Robichaud : Si nous vous demandions de revenir témoigner dans un mois, auriez-vous réalisé des progrès importants par rapport à aujourd'hui?

M. Nash : Peut-être pas d'ici un mois. Le Conseil consultatif maritime canadien, notre forum de consultation, se réunit à l'échelle nationale, à Ottawa, et dans chaque région, deux fois par année. Ce sujet a été abordé avec nos participants. Comme vous le savez, nous devons procéder à des consultations avant d'entreprendre des projets de règlement.

Le sénateur Robichaud : Les participants sont tous Canadiens, n'est-ce pas?

M. Nash : Il y a peut-être aussi quelques représentants étrangers. Il y a toutes sortes de participants, y compris des environnementalistes, des exploitants d'embarcation de plaisance, des propriétaires de bateaux et des représentants de syndicats.

Le sénateur Robichaud : Y en a-t-il, à votre connaissance, qui seraient contre ce projet?

M. Nash : Non.

Le sénateur Robichaud : Pouvons-nous espérer que cela entrera en vigueur prochainement?

M. Nash : Comme je l'ai dit, nous devons suivre le processus de réglementation, et cela prend du temps.

Le sénateur Robichaud : Oui, mais cela demande moins de temps que de changer les lois, n'est-ce pas?

M. Nash : Oui.

Le sénateur Robichaud : Il n'y aura pas de projet de loi ni de débat au Parlement. Vous avez le pouvoir.

M. Nash : Oui.

Le sénateur Robichaud : Je vous encourage à le faire aussi vite que possible pour toutes les raisons que vous nous avez données.

M. Nash : Oui.

M. Santos-Pedro : Il y a un appui au Canada pour rendre la participation au NORDREG obligatoire. Comme l'a dit M. Nash, les consultations comprennent également des intérêts étrangers à l'occasion. Parce qu'il s'agit d'imposer la déclaration dans les eaux de l'Arctique, et à cause de la question soulevée plus tôt concernant le fait que certains autres pays considèrent que le passage du Nord-Ouest est un détroit international, il pourrait y avoir une certaine opposition ou certaines observations de la part de pays étrangers.

Le sénateur Robichaud : Cependant, le ministère possède le pouvoir de faire cela?

M. Santos-Pedro : Oui.

Le sénateur Robichaud : C'est clair.

Monsieur le président, dans notre rapport, nous devrions faire une recommandation pour appuyer l'idée que Transports Canada aille dans cette direction, si cela peut aider d'une manière quelconque.

Mr. Nash: I am not sure whether we can answer that, in all fairness.

Senator Robichaud: It would be positive all the way.

The Chair: We will help you whether you want it or not.

Senator Cook: I want to understand what Senator Robichaud is putting forth. We have a Marine Transportation Security Act and NORDREG. We have a voluntary reporting system, so any regulations would be subject to the Marine Transportation Security Act. If you needed enforcement or compliance, would you not go directly to your act to find a solution?

My understanding is that regulations support acts, but are subject to them. The regulations cannot be stronger than the Marine Transportation Security Act. You can take out of the act and put into the regulations, but if you do not do that, you can fall back onto the act and get the work done — is that not correct?

Mr. Nash: The purpose of the act is for security issues. The purposes of the Canada Shipping Act and the Arctic Waters Pollution Prevention Act are safety and environmental protection. To have a mandatory requirement reporting from a security aspect would be different from the list of items that we could and do ask for on the East and West Coasts of Canada under the existing regimes — such as, whether a vessel is polluting, whether there are any defects, deficiencies and so on. They are all designed to tell whether there is a problem with the vessel, whether we need to take action, whether it will require a tug, or whether it has to be diverted.

Getting back to your question, the purpose of the Marine Transportation Security Act is for security-type things and not safety. Making NORDREG mandatory would provide a full spectrum of it.

I would like to take an opportunity to clarify something Mr. Day said. It would require changes in our statute to have mandatory reporting under the Arctic Waters Pollution Prevention Act. We do not need to do that because we already have that ability under the Canada Shipping Act, which covers all waters.

Senator Cook: You can put that element in your regulations. In the absence of it being in your regulations at the moment, you have the power of the Marine Transportation Security Act to do your work, do you not?

Mr. Nash: For security purposes and the reporting aspect.

Senator Cook: I am sorry to be persistent, but I do not understand. What element in the Marine Transportation Security Act will allow you to adjust your regulations?

M. Nash : En toute honnêteté, je ne suis pas certain que nous puissions répondre à cela.

Le sénateur Robichaud : Ce serait positif sur toute la ligne.

Le président : Nous allons vous aider que vous le vouliez ou non.

Le sénateur Cook : Je veux comprendre ce que le sénateur Robichaud dit. Nous avons la Loi sur la sûreté du transport maritime et NORDREG. Nous avons un système de déclaration volontaire, alors tout règlement serait assujéti à la Loi sur la sûreté du transport maritime. Si vous aviez besoin de mise en application ou de conformité, ne regarderiez-vous pas directement du côté de la loi pour trouver une solution?

D'après ce que je crois comprendre, les règlements appuient les lois, mais ils sont assujettis à ces dernières. Les règlements ne peuvent pas être plus forts que la Loi sur la sûreté du transport maritime. Vous pouvez prendre quelque chose de la loi et le mettre dans un règlement, mais si vous ne faites pas cela, vous pouvez vous replier sur la loi et faire en sorte que le travail se fasse — n'est-ce pas exact?

M. Nash : La loi a pour objet les questions de sûreté. La Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques ont pour objet la sécurité et la protection de l'environnement. Le fait d'avoir une exigence de déclaration obligatoire serait différent du point de vue sûreté de la liste des éléments que nous pouvons demander, et que nous demandons, sur les côtes Est et Ouest en vertu des systèmes existants — par exemple, si un navire pollue, s'il y a des défauts, des lacunes et ainsi de suite. Ils sont tous conçus pour indiquer si le navire présente un problème, si nous devons prendre des mesures d'action, si nous avons besoin d'un remorqueur ou si le navire doit être dérouté.

Pour revenir à votre question, la Loi sur la sûreté du transport maritime a pour objet des choses liées à la sûreté et non pas à la sécurité. Rendre NORDREG obligatoire assurerait un spectre complet à cet égard.

J'aimerais profiter de l'occasion pour clarifier une chose que M. Day a dite. Pour avoir une déclaration obligatoire en vertu de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, il faudra modifier notre loi. Nous n'avons pas besoin de le faire parce que nous avons déjà ce pouvoir en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui s'applique à toutes les eaux.

Le sénateur Cook : Vous pouvez mettre cet élément dans votre règlement. Comme il ne s'y trouve pas à l'heure actuelle, vous avez le pouvoir de faire votre travail en vertu de la Loi sur la sûreté du transport maritime, n'est-ce pas?

M. Nash : Pour les besoins de la sûreté et pour l'aspect de la déclaration.

Le sénateur Cook : Je suis désolé de devoir me montrer insistant, mais je ne comprends pas. Quel élément de la Loi sur la sûreté du transport maritime vous permettra d'adapter votre règlement?

Mr. Nash: From a safety perspective, the power is within the Canada Shipping Act to allow us to regulate vessel traffic services. These are the regimes that exist on the East and West Coasts of Canada. We have the power within the act to create those reporting regulations. They do not apply in the North. NORDREG was created many years ago. Using the same power, we can in essence envelope Canada with reporting regulations for vessels from a safety perspective. The act gives us the power to make NORDREG mandatory.

Senator Cook: What is the hesitation?

Mr. Nash: There is not necessarily a hesitation, but we are working towards that. As the chair mentioned, the Arctic is very much in the forefront these days. In the times when NORDREG was created, the necessity for mandatory reporting was not really seen at that time. It is part of an evolution towards that.

The Chair: We will be dealing with that in the report. In the meantime, perhaps you could provide us with an update at some point in the future when you are in a position to change your regulations. If you can communicate with us at that point, we would appreciate that.

Mr. Nash: Sure.

Senator Cochrane: In your slide on response to non-compliance, one of the bottom listings is "legal action." Can you tell the committee what sort of legal action is taken? How many instances were there last year, for example? How many of these resulted in legal action?

Mr. Santos-Pedro: I do not recall that we had any particular legal action last year or the previous year. I am trying to remember if we had any prosecutions in the recent past. We have not had any infractions of vessels operating in Arctic waters that led to a particular legal action.

Senator Cochrane: That is interesting. Do you have anything to add to that, Mr. Nash?

Mr. Nash: Likewise, I do not have any numbers. I am just trying to think back if we had one for pollution incidents. We do not recall.

Mr. Santos-Pedro: Nothing comes to mind. There are very few ships operating in Arctic waters these days.

Senator Cochrane: How many cases did you have on this non-compliance?

Mr. Santos-Pedro: Do you mean in Arctic waters?

Senator Cochrane: Yes.

Mr. Santos-Pedro: None that we know of.

Senator Cochrane: We are dealing here with Arctic waters, right?

M. Nash : Du point de vue de la sécurité, le pouvoir de réglementer les services de trafic maritime relève de la Loi sur la marine marchande du Canada. Ce sont des systèmes qui existent sur les côtes Est et Ouest du Canada. Nous avons le pouvoir, en vertu de la loi, de créer ces règlements relatifs à la déclaration. Ils ne s'appliquent pas dans le Nord. NORDREG a été créé il y a de nombreuses années. En utilisant le même pouvoir, nous pouvons, essentiellement, imposer un règlement relatif à la déclaration dans les eaux tout autour du Canada du point de vue de la sécurité. La loi nous donne le pouvoir de rendre NORDREG obligatoire.

Le sénateur Cook : Pourquoi hésite-t-on?

M. Nash : Il n'y a pas nécessairement d'hésitation, mais nous travaillons pour arriver à cette fin. Comme l'a dit le président, on parle beaucoup de l'Arctique ces temps-ci. Au moment où NORDREG a été créé, on ne voyait pas vraiment la nécessité d'une déclaration obligatoire. Cela fait partie d'une évolution dans ce sens.

Le président : Nous allons traiter de cela dans le rapport. En attendant, peut-être pourriez-vous nous faire une mise à jour à un moment donné, dans l'avenir, lorsque vous serez en mesure de changer votre règlement. Si vous pouviez communiquer avec nous à ce moment-là, nous vous en serions reconnaissants.

M. Nash : Certainement.

Le sénateur Cochrane : Dans votre diapositive sur les interventions en cas de non-conformité, on trouve au bas de la liste « action juridique ». Pouvez-vous dire au comité quel genre d'action juridique est prise? Par exemple, combien de cas y a-t-il eu l'an dernier? Combien de ces cas ont donné lieu à une action juridique?

M. Santos-Pedro : Je ne me souviens pas que nous ayons eu une action juridique particulière l'an dernier ou l'année précédente. J'essaie de me rappeler si nous avons eu des poursuites dans un passé récent. Nous n'avons pas eu d'infractions de la part des bâtiments naviguant dans les eaux de l'Arctique qui ont donné lieu à une action juridique particulière.

Le sénateur Cochrane : Voilà qui est intéressant. Avez-vous quelque chose à ajouter à cela, monsieur Nash?

M. Nash : Moi non plus, je n'ai pas de chiffres. J'essaie simplement de me rappeler si nous n'en avons pas eu une liée à des incidents de pollution. Nous ne nous en souvenons pas.

M. Santos-Pedro : Rien ne me vient à l'esprit. Il y a très peu de navires qui naviguent dans les eaux de l'Arctique en ce moment.

Le sénateur Cochrane : Combien de cas avez-vous eu en ce qui a trait à cette non-conformité?

M. Santos-Pedro : Voulez-vous dire dans les eaux de l'Arctique?

Le sénateur Cochrane : Oui.

M. Santos-Pedro : Aucun, que nous sachions.

Le sénateur Cochrane : Nous parlons ici des eaux de l'Arctique, n'est-ce pas?

Mr. Santos-Pedro: Yes.

Senator Cochrane: How about anywhere else then? How about in other areas of your jurisdiction?

Mr. Santos-Pedro: Maybe Mr. Day can answer for pollution incidents.

Mr. Day: Overall, I suppose we have about a dozen or so legal actions a year against ships that may pollute or cause infractions.

Senator Cochrane: What are the results of that?

Mr. Day: It goes to some reactions in court and results in heavy fines or fines to the ships. Also, the ships are detained and inspected to see if there are any deficiencies on board. Then they would require having any deficiencies rectified before leaving the port.

Senator Cochrane: Whatever we do now, do you feel it is working?

Mr. Day: It is working. The incidents have been reduced. Under our port state control regime, our targeting is much more sophisticated now than it was for inspection of ships. Our aerial surveillance has improved dramatically over recent years. We now have three aircraft servicing surveillance of the three oceans of Canada. We have surveillance equipment on board, which is probably the leading edge of technology and probably the best in the world in that regard. We couple that with satellite imagery whereby, if we find any suspected oil or pollution, we ground probe through that with the aircraft. We are now able to detect whether the ship is polluting at night and in fog. We can take pictures.

The ships are now required to be fitted with automatic identification systems so we can track them knowing the details of the ship. We can make that known to the flag state of the ship if any action needs to be taken. If the ship were to be in transit, we have arrangements with the next port state, or the next port of call, whereby we can arrange for that ship to be inspected there.

Senator Cochrane: Does that exist in the Arctic?

Mr. Day: We do have aerial surveillance in the Arctic for the first time. We do inspect the ships that go there. Apart from mandatory reporting, the inspection regime is the same for the North as for the rest of the country.

The Chair: Is the aerial surveillance the same for the Arctic as it is for the Atlantic? Something sticks in my mind about the *Aurora* overflights not being done for a portion of the year. On the East Coast, I believe under the Department of Fisheries and Oceans, we contract that aerial surveillance with the Dash 8 and its technology. Is the aerial surveillance the same in the Arctic as it is in the Atlantic?

M. Santos-Pedro : Oui.

Le sénateur Cochrane : Qu'en est-il alors des autres endroits? Qu'en est-il des autres endroits qui relèvent de votre compétence?

M. Santos-Pedro : Peut-être que M. Day peut répondre dans le cas des incidents de pollution.

M. Day : Globalement, je suppose que nous avons environ une douzaine de poursuites légales par année contre des navires qui peuvent avoir été responsables d'infractions ou d'événements de pollution.

Le sénateur Cochrane : Quels sont les résultats de ces poursuites?

M. Day : Cela pourrait provoquer certaines réactions en cour et entraîner de lourdes amendes ou des amendes pour le navire. De plus, les navires sont en détention et inspectés pour voir s'il y a des lacunes à bord. Ensuite, il faut que les lacunes soient corrigées avant que le navire puisse quitter le port.

Le sénateur Cochrane : Quoi que nous fassions, estimez-vous que cela fonctionne?

M. Day : Cela fonctionne. Les incidents sont moins nombreux. En vertu de notre contrôle des navires par l'État du port, notre ciblage est beaucoup plus raffiné qu'il l'était pour l'inspection des navires. Notre surveillance aérienne s'est améliorée de manière spectaculaire au cours des dernières années. Nous avons maintenant trois avions qui assurent la surveillance des trois océans du Canada. Nous avons du matériel de surveillance à bord qui est probablement à la fine pointe de la technologie et qui est probablement le meilleur au monde à cet égard. Nous jumelons cela à l'imagerie par satellite par laquelle, si nous décelons un cas présumé de pollution ou de déversement d'hydrocarbures, nous faisons confirmer la situation par un avion. Nous pouvons maintenant déterminer si un navire pollue sous le couvert de la nuit ou du brouillard. Nous pouvons prendre des photographies.

Les navires sont maintenant tenus d'avoir des systèmes d'identification automatique qui nous permettent de les suivre et de connaître les détails les concernant. Nous pouvons communiquer avec l'État du pavillon si des mesures doivent être prises. Si le navire se trouve en transit, nous avons des arrangements avec l'État du port suivant, ou avec le port d'escale suivant, par lesquels il est possible de faire en sorte que le navire soit inspecté là-bas.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que cela existe dans l'Arctique?

M. Day : Nous avons une surveillance aérienne dans l'Arctique pour la première fois. Nous n'inspectons pas les navires qui se rendent là-bas. Sauf pour la déclaration obligatoire, le régime d'inspection est la même dans le Nord que dans le reste du pays.

Le président : Est-ce que la surveillance aérienne est la même dans l'Arctique que dans l'Atlantique? J'ai quelque chose en tête à propos du fait que les vols d'*Aurora* ne se font pas pendant une partie de l'année. Sur la côte Est, je pense que, par l'entremise du ministère des Pêches et des Océans, la surveillance aérienne se fait à contrat avec le Dash 8 et sa technologie. Est-ce que la surveillance aérienne est la même dans l'Arctique que dans l'Atlantique?

Mr. Day: It is not quite the same. In the Atlantic, we have the TC-owned-and-operated Dash 8, which is fitted with surveillance equipment. We also contract PAL, one company from Newfoundland, to do certain flights as well. In the Arctic, we utilize the Dash 7 and we multi-task with the Canadian Coast Guard whereby we do ice reconnaissance with the plane and also aerial surveillance at the same time. This is quite new and the plane is deployed for two weeks in the North and then it comes down to the South for two weeks. It is not quite the same.

Senator Cochrane: My next question is with respect to the Coast Guard. Mr. Day, you went on in the right spot there. The Coast Guard has, for most of its history, been part of the Department of Transport. This changed in 1995 when it was moved to DFO. In April 2005, it became a special operating agency within DFO. Could you tell me what these changes have meant for the mandate and the services provided by the Coast Guard?

Mr. Troy: With regard to the two particular points in time to which you have referred, I do not believe there was any mandate change. The mandate change that did occur was by Order-in-Council of the Prime Minister in late 2003, which centralized the regulatory aspects of what the Coast Guard had then had with Transport Canada and the related policy aspects, which is why my colleagues to the right all wore Coast Guard hats in the past when they were part of the then-Coast Guard ship safety.

The mandate change that occurred was as a result of the Orders-in-Council in 2003 with the Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act. It centralized the regulatory aspects with Transport Canada. What it also did was to create and focus the Coast Guard as a special operating agency with particular emphasis on service delivery. In simple terms, the Coast Guard then was into providing services but others were, in a general sense, the regulators.

There has been discussion here with regards to vessel traffic zones — ECAREG, WESTREG, and the points you have raised with regard to NORDREG. Transport Canada actually regulates the creation of those zones. The Coast Guard ends up providing the operational service for monitoring in the context of the vessel traffic services activities of our marine communications and traffic service organization.

That was the biggest organizational change. Otherwise, it was a rearrangement of duties in 1995 and then the specific creation of the Coast Guard as a special operating agency, SOA, in 2005. The mandate change was actually late 2003.

Senator Cochrane: Have these changes improved things or not?

M. Day : Elle n'est pas tout à fait identique. Dans l'Atlantique, nous avons le Dash 8 qui est muni de l'équipement de surveillance; il est la propriété de TC et il est exploité par ce ministère. Nous avons également un contrat avec PAL, une entreprise de Terre-Neuve, pour effectuer certains vols également. Dans l'Arctique, nous utilisons le Dash 7 et nous faisons du travail en collaboration avec la Garde côtière canadienne; nous utilisons l'appareil pour faire la reconnaissance des glaces et la surveillance aérienne en même temps. C'est quelque chose d'assez nouveau et l'appareil est déployé pendant deux semaines dans le Nord, puis il retourne dans le Sud pendant deux semaines. Ce n'est pas exactement la même chose.

Le sénateur Cochrane : Ma prochaine question concerne la Garde côtière. Monsieur Day, vous avez touché au bon endroit ici. Pendant la plus grande partie de son histoire, la Garde côtière a fait partie du ministère des Transports. Cela a changé en 1995, année où elle a été regroupée avec le MPO. En avril 2005, elle est devenue un organisme de service spécial au sein du MPO. Pouvez-vous me dire ce que ces changements ont signifié pour le mandat de la Garde côtière et les services qu'elle assure?

M. Troy : En ce qui concerne les deux moments particuliers auxquels vous avez fait allusion, je ne pense pas qu'il y ait eu de changement de mandat. Le changement de mandat qui est survenu a été le résultat du décret en conseil du premier ministre à la fin de 2003, qui a centralisé les aspects réglementaires qui relevaient alors de la Garde côtière au ministère des Transports et les aspects de politique apparentés; c'est pourquoi mes collègues à droite ont tous porté le chapeau de la Garde côtière dans le passé lorsqu'ils faisaient partie de la sécurité des navires de la Garde côtière de l'époque.

Le changement de mandat qui est survenu a été le résultat du décret en conseil de 2003 en vertu de la Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique. Les aspects réglementaires ont été centralisés au ministère des Transports. Cela a aussi eu pour effet d'amener la création de la Garde côtière comme organisme de service spécial ayant un accent sur la prestation de services. En termes simples, la Garde côtière se trouvait alors à fournir des services alors que d'autres, dans un sens général, s'occupaient de réglementation.

Il y a eu des discussions ici en ce qui concerne les zones de services du trafic maritime — ECAREG, WESTREG, et les points que vous avez soulevés au sujet de NORDREG. Transports Canada réglemente la création de ces zones. La Garde côtière se retrouve à assurer le service opérationnel pour la surveillance dans le contexte des activités des services de trafic maritime de notre Service de communications et de trafic maritimes.

C'était là le plus important changement organisationnel. Autrement, c'était une réorganisation des tâches en 1995 et ensuite, la création de la Garde côtière en tant qu'organisme de service spécial, OSS, en 2005. En fait, le changement de mandat est survenu à la fin de 2003.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que ces changements ont amélioré les choses ou non?

Mr. Troy: I am not a lawyer, but I sometimes recognize what I refer to as a leading question.

Senator Cochrane: I must ask.

Mr. Troy: As a Coast Guard employee for 34 years, I believe the Coast Guard, an SOA, is an improvement.

Senator Cochrane: From what it was?

Mr. Troy: Yes.

Senator Cochrane: Mr. Nash, I am putting you on the spot here today.

Mr. Nash: As Mr. Troy mentioned, we are all former Transport Canada, Coast Guard people. Back in 1995, there was great care taken to establish a memorandum of understanding which articulated the roles and responsibilities of each area. As we are here today, the opening slide here is working together. We work together very well, and even though we may be situated in different departments — the Coast Guard is now a special operating agency — we attend meetings together and do international meetings together. We are very close. It is part of the safety, environmental protection regime in place in Canada. We basically cannot exist without each other.

Senator Cochrane: Do you think Canadians would be best served by having its Coast Guard as a stand-alone department with a clearer and stronger mandate?

Mr. Troy: I do not think I am in an appropriate situation to be able to answer that direct a question.

Senator Cochrane: Would anyone like to attack it? No? Mr. Day, maybe you would like to comment. No?

Senator Day: No comment.

Senator Cochrane: I guess my question will not be answered then.

Why were the Coast Guard's policy functions related to marine navigation services, and pollution prevention and response shifted back to Transport Canada in December 2003?

Mr. Nash: Back at that time, it was news to us. I am not sure about the background that led to that. It was decreed by an Order-in-Council. We had no information or were never provided with any information leading into that.

Senator Cochrane: Did you have any input at all?

Mr. Nash: No.

Senator Cochrane: It was just done?

Mr. Nash: It was done.

M. Troy : Je ne suis pas un avocat, mais je reconnais parfois quelque chose que j'appelle une question piégée.

Le sénateur Cochrane : J'aimerais poser la question.

M. Troy : En tant qu'employé de la Garde côtière depuis 34 ans, je crois que la Garde côtière, dans sa version OSS, est une amélioration.

Le sénateur Cochrane : Par rapport à ce qu'elle était?

M. Troy : Oui.

Le sénateur Cochrane : M. Nash, je vous mets sur la sellette aujourd'hui.

M. Nash : Comme l'a dit M. Troy, nous sommes tous des gens de l'ancienne Garde côtière de Transports Canada. En 1995, on a mis beaucoup de soin à élaborer un protocole d'entente qui précisait les rôles et responsabilités de chacun. Il se trouve que la première diapositive aujourd'hui était « Travaillant ensemble ». Nous travaillons très bien ensemble et même si nous appartenons à des ministères différents — la Garde côtière est maintenant un organisme de service spécial —, nous participons à des réunions ensemble et nous assistons à des réunions internationales ensemble. Nous sommes très proches les uns des autres. Cela fait partie du système de sécurité et de protection de l'environnement en place au Canada. Fondamentalement, nous ne pouvons exister l'un sans l'autre.

Le sénateur Cochrane : Pensez-vous que les Canadiens seraient mieux servis s'ils avaient une Garde côtière qui était un service autonome ayant un mandat plus clair et plus fort?

M. Troy : Je ne crois pas être en mesure de répondre à une question aussi directe.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que quelqu'un d'autre aimerait répondre? Non? Monsieur Day, peut-être que vous aimeriez commenter. Non?

Le sénateur Day : Sans commentaires.

Le sénateur Cochrane : Alors, je suppose que ma question restera sans réponse.

Pourquoi les fonctions de politique liées aux services à la navigation maritime, à la prévention de la pollution et à l'intervention de la Garde côtière ont-elles été retournées à Transports Canada en décembre 2003?

M. Nash : À l'époque, cela a été une surprise pour moi. Je ne suis pas certain des raisons qui ont été à l'origine de cela. Cela a été décrété par décret en conseil. Nous n'avions aucune information et on ne nous a jamais fourni d'information à cet égard.

Le sénateur Cochrane : Avez-vous eu un mot quelconque à dire?

M. Nash : Non.

Le sénateur Cochrane : Cela a été fait, tout simplement?

M. Nash : Cela a été fait.

Mr. Troy: I echo Mr. Nash's comment. It was a bit of a surprise. Having said that, going back to the mandate question, that decision back in 2003, from a Coast Guard perspective, clarified matters because the Coast Guard had been both regulator and operator prior to then. I think my colleagues will agree with me, from my experience, that there had been certain particular interests where you get into a conflict being both the regulator and operator.

Post-2003, it is clear that the regulatory authority for the Government of Canada on marine issues is Transport Canada. The operator, the civil delivery organization, and the fleet and the marine component, are Coast Guard. It definitely clarified it in that kind of sense.

The Chair: And enforcement?

Mr. Troy: The Coast Guard does not have policing powers.

Mr. Nash: Neither do we in Transport Canada, but we do have powers under the Canada Shipping Act and other various acts. Also adding onto Mr. Troy's comment, if there is a violation from a ship reporting aspect that is operated by the Coast Guard, the enforcement aspect would come to us. We would take action. We are the regulators; we are the inspectors; we have the enforcement powers; we can detain ships. Outside of pollution today, you have the ability to direct ships under certain circumstances, but most of those kinds of powers rest with Transport Canada.

Senator Cochrane: The Coast Guard has none of them?

Mr. Troy: Under the Canada Shipping Act for pollution response, we do have legal authority. The Minister of Fisheries has legal authority under a number of sections, the two main ones being: section 174, the ability to create pollution response officers with legal powers, including direction of shipping; and section 180, which is to take the responsibility for the lead to respond to ensure a response to all marine ships spills.

Senator Cochrane: There has been so much discussion about the Arctic. Do you think there will be more of a presence of the Coast Guard in the Arctic as a result of climate change and the Northwest Passage opening up? There is speculation that busier events will be happening within that area. We need a bigger presence, and I think a bigger presence of the Coast Guard up there.

Mr. Troy: The Coast Guard has a significant presence and footprint in the Arctic right now. In the summer months, we have the 10 icebreakers; we have the facilities in Iqaluit and Inuvik for the MCTS operations. We have community-based auxiliary search-and-rescue response units, et cetera. There is a significant

M. Troy : Je me fais l'écho des propos de M. Nash. Ce fut une surprise. Ceci dit, pour en revenir à la question du mandat, cette décision prise en 2003, du point de vue de la Garde côtière, a clarifié les choses parce qu'avant, la Garde côtière agissait à la fois comme régulateur et exploitant. Je pense que mes collègues vont convenir avec moi, à partir de mon expérience, qu'il y a eu certaines circonstances particulières où vous vous retrouvez en conflit d'intérêts lorsque vous êtes à la fois régulateur et exploitant.

Après 2003, il était clair que l'autorité de réglementation sur les questions maritimes pour le gouvernement du Canada était Transports Canada. L'exploitant, l'organisme de prestation civile, et la flotte et la composante maritime, c'est la Garde côtière. Cela a certainement clarifié les choses dans ce sens.

Le président : Et la mise en application de la loi?

M. Troy : La Garde côtière n'a pas de pouvoirs en matière d'application de la loi.

M. Nash : Nous non plus à Transports Canada, mais nous avons des pouvoirs en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois diverses. Et pour ajouter aux observations de M. Troy, s'il y a une infraction du point de vue de la déclaration d'un navire qui est exploité par la Garde côtière, l'aspect mise en l'application de la loi nous incomberait. Nous agirions. Nous sommes responsables de la réglementation; nous sommes les inspecteurs; nous avons les pouvoirs de mise en application de la loi et nous pouvons ordonner la détention des navires. À part les questions de pollution aujourd'hui, nous avons la capacité de donner des ordres aux navires dans certaines circonstances, mais la plupart de ces pouvoirs relèvent de Transports Canada.

Le sénateur Cochrane : La Garde côtière n'en a aucun?

M. Troy : En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada pour l'intervention en matière de pollution, nous avons effectivement une autorité légale. Le ministre des Pêches et des Océans détient l'autorité légale en vertu d'un certain nombre d'articles, les deux principaux étant l'article 174, concernant la capacité de nommer des agents chargés de la prévention de la pollution ayant des pouvoirs légaux, y compris d'ordonner certaines choses aux navires; et l'article 180, concernant l'habileté s'assurer qu'il y a une réponse à tous les déversements attribuables à des navires.

Le sénateur Cochrane : Il y a eu tellement de discussions au sujet de l'Arctique. Croyez-vous qu'il y aura une présence accrue de la Garde côtière dans l'Arctique par suite du changement climatique et de l'ouverture du passage du Nord-Ouest à la navigation? On dit qu'il y aura plus d'activités dans cette région. Nous avons besoin d'une plus grande présence et, je pense, d'une plus grande présence de la Garde côtière là-bas.

M. Troy : La Garde côtière a déjà une présence et une empreinte importantes dans l'Arctique à l'heure actuelle. Au cours des mois d'été, nous avons 10 brise-glaces; nous avons des installations à Iqaluit et à Inuvik pour les activités de SCTM. Nous avons des équipes d'interventions de recherche et

presence of the Coast Guard in the Arctic today. There have been announcements by the government with regard to renewing some of the Coast Guard assets in terms of the vessels.

With regard to the future, the Coast Guard is continuously monitoring levels of service. We are in the process of finishing a levels-of-service review, which included discussions with stakeholders in the Arctic, and that will be coming out in public shortly as well. Within that, certainly some of the comments raised by stakeholders were more, and they will be addressed by the Coast Guard over the intervening period of time.

Mr. Santos-Pedro: Maybe I could add something not specifically as to the capabilities of the Coast Guard, which Mr. Troy has indicated to you, but some information with regard to the potential for increased shipping.

Under an initiative of the Arctic Council, of which the eight circumpolar countries participate, there is a project called the Arctic marine shipping assessment, of which Canada, the United States and Finland are the lead countries and for which we in Transport Canada represent the Canadian input, with the assistance of many other departments in Canada.

That particular project looks at what would happen if the climate does change in the next 20 years. What are the likely impacts? What can change, in a crystal-ball fashion, by 2050? The two scenarios are 2020 and 2050.

That work is under way. Some of the preliminary indications are that, just because there is less ice in the Arctic, there will not necessarily be more activity. The activity will come if there are commercial opportunities, such as the development of oil or gas or minerals. That is a strong message coming through.

Although we talk about having less ice, that is in the summertime, a short window.

There are no predictions that there will be no ice in the wintertime, so the idea of all-year shipping is still very far away. Nonetheless, in a crystal-ball fashion, we are doing that kind of an assessment.

Senator Cochrane: You are preparing for potential oil development or whatever?

Mr. Santos-Pedro: Exactly.

Senator Cochrane: Right now, I am sure there are companies looking at that area because it is new.

The Chair: Concerning the new vessels in the Arctic, just to clarify, there is a replacement for the *Louis S. St-Laurent* which we understand will take about 10 years to build, but we are also told by environmentalists that the ice cap is reducing at an incredible rate.

I understand the other ships that have been proposed are naval rather than Coast Guard vessels. Your answer dealt with your capacity. There is a new vessel for the Coast Guard but the others, as I understand it, will be naval vessels. How will that enhance your capacity in the Arctic?

sauvetage communautaires, « et cetera ». Il y a déjà une présence importante de la Garde côtière dans l'Arctique. Il y a eu des annonces du gouvernement concernant le renouvellement de certains des actifs de la Garde côtière en termes de navires.

En ce qui concerne l'avenir, la Garde côtière est constamment en train d'examiner les niveaux de services. Nous sommes en train de finir un examen des niveaux de services, qui comprenait des discussions avec les intervenants dans l'Arctique, et cela sera rendu public prochainement. Dans le cadre de cet exercice, plus d'observations ont été soulevées par les intervenants, et ces questions seront examinées par la Garde côtière dans l'intervalle.

M. Santos-Pedro : Permettez-moi d'ajouter quelque chose qui ne touche pas particulièrement les capacités de la Garde côtière, dont vous a parlé monsieur Troy, mais quelques mots sur l'éventuelle intensification du transport maritime.

Le Conseil de l'Arctique, qui regroupe les huit pays circumpolaires, a un projet appelé Évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique. Cette initiative est menée conjointement par le Canada, les États-Unis et la Finlande. La participation canadienne est assurée par nous, c'est-à-dire Transports Canada, et par plusieurs autres ministères.

Ce projet étudie les répercussions des changements climatiques sur les 20 prochaines années. Quelles seront les incidences les plus probables? Qu'est-ce qui peut changer d'ici 2050? Deux évaluations sont faites, pour 2020 et pour 2050.

Le projet est en cours. Des résultats préliminaires indiquent que ce n'est pas parce que la couverture de glace diminuera que le trafic maritime diminuera, celui-ci dépendant des perspectives commerciales telles que l'exploitation du pétrole, du gaz ou des minéraux. Cette évaluation nous donnera une idée claire.

Bien qu'il soit question d'une réduction de la couverture de glace, ce n'est qu'en été, pendant une courte période.

Aucune prévision n'annonce qu'il n'y aura pas de glace en hiver, donc l'idée d'un trafic maritime tout au long de l'année est encore très loin. Cependant, nous faisons ce genre de prévisions un peu comme si on utilisait une boule de cristal.

Le sénateur Cochrane : Vous escomptez une possible exploitation de pétrole ou d'autres ressources?

M. Santos-Pedro : Tout à fait.

Le sénateur Cochrane : Je suis sûre que des compagnies s'intéressent aujourd'hui à cette région parce qu'elle est en quelque sorte vierge.

Le président : Au sujet des nouveaux navires dans l'Arctique et à des fins d'éclaircissement, nous croyons que la construction du navire qui remplacera le *Louis S. St-Laurent* va durer 10 ans, mais les écologistes nous disent que la couverture de glace diminue à une vitesse incroyable.

Je crois comprendre que les autres navires proposés sont des vaisseaux de la marine plutôt que de la Garde côtière. Votre réponse portait sur vos capacités. La Garde côtière a un nouveau navire, mais les autres, si j'ai bien compris, seront de la marine. En quoi cela améliore-t-il vos capacités dans l'Arctique?

Mr. Troy: I do not have the particular details in front of me, but the government has announced about a \$1-billion investment in new vessels for the Coast Guard. You are quite correct; the last one dealt with the replacement of the *Louis S. St-Laurent*.

There had been previous announcements, though, that we will be introducing in some instances, vessels for security, but in a number of places replacing aging Coast Guard vessels for the midshore, and we are in the process now of going through the contracting phase for the construction of the first set of the vessels.

There are, in fact, additional vessels being acquired by the Canadian Coast Guard. The fleet is capable of multi-tasking. Certainly, with regard to deployments in the Arctic during the summer months, there are five heavy icebreakers — the *Louis S. St-Laurent* and four others. Ten vessels get tasked to operate in the Arctic with three in the Mackenzie system. These additional vessels will be part of the fleet mix for the future as we look at how we move ahead.

The Chair: Could you get back to us in writing in regard to the ships you have now, where they operate on an annual basis, and the new ships you expect to acquire, when and where they will operate in the future? It will be helpful if you could get back to us in writing on that. That is one of the issues we are wrestling with — who is up there, what are they doing, and what do they have to do it with?

Senator Hubley: My first question is something I would like clarification on. Mr. Nash, I believe on the fifth slide of your presentation, which is the Arctic Waters Pollution Prevention Act, you mentioned “except raw sewage.” I am wondering if you could go through that again for me.

Mr. Santos-Pedro: The regulations made under the Arctic Waters Pollution Prevention Act are in the negative; you shall not do anything unless the regulations say so.

In 1972, when the Arctic shipping pollution prevention regulations were put in place, it was not clear at that time whether the discharge of chlorine-treated sewage from sewage treatment plants would be more detrimental to the environment than raw sewage. Therefore, at that time, there was a decision made in which you could then discharge sewage.

There is also the aspect, as I mentioned earlier, of the relative number of vessels and the vastness of the waters that are covered. That was accepted at that time. Any update to the regulations will take into account the fact that most treatments of sewage now are not chlorine based, and therefore would likely be more acceptable. However, we do have a zero discharge in the Arctic for any other pollutants.

Senator Hubley: If you feel that science has given us a better way of handling raw sewage, is that something you would move to have included in the regulations?

Mr. Santos-Pedro: Yes.

Senator Hubley: As we speak?

M. Troy : Je n’ai pas les détails spécifiques sous les yeux, mais le gouvernement a annoncé un investissement d’environ un milliard de dollars pour des nouveaux vaisseaux pour la Garde côtière. Vous avez tout à fait raison; le dernier concernait le navire qui remplacera le *Louis S. St-Laurent*.

Mais, on avait annoncé précédemment pour certains cas, des vaisseaux pour la sécurité, en remplacement des anciens vaisseaux de la Garde côtière dans la zone de pêche semi-hauturière et nous commençons la phase de construction de la première série de vaisseaux.

En fait, la Garde côtière canadienne est en train d’acquérir des vaisseaux supplémentaires. La flotte est polyvalente. Cinq brise-glaces lourds — le *Louis S. St-Laurent* et quatre autres — sont affectés à des missions dans l’Arctique en été. Dix vaisseaux supplémentaires sont déployés dans l’Arctique et trois dans la vallée du Mackenzie. Selon nos projets d’avenir, ces navires supplémentaires feront partie de la flotte.

Le président : Pouvez-vous nous communiquer par écrit les renseignements sur les navires que vous avez maintenant, où sont-ils déployés tout au long de l’année, quels nouveaux navires allez-vous acquérir, quand et où seront-ils déployés? Cela nous aiderait beaucoup. C’est l’une des questions qui nous donnent du fil à retordre — quels navires sont là-bas, qui est là-bas, que font-ils et qu’ont-ils à faire avec cela?

Le sénateur Hubley : La première question vise à clarifier quelque chose. Monsieur Nash, dans la cinquième diapositive, je crois, exposé qui porte sur la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, vous avez mentionné des « eaux d’égout brutes. » Pourriez-vous revenir là-dessus s’il vous plaît?

M. Santos-Pedro : Les règlements de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques sont prohibitifs; autrement dit, vous ne pouvez faire que ce qu’ils vous autorisent à faire.

En 1972, à l’entrée en vigueur des règlements de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, on ne savait pas très bien si le rejet des égouts chlorés provenant des installations d’assainissement causerait plus de dommages à l’environnement que les eaux d’égouts brutes. Par conséquent, à cette époque, le rejet des égouts a été autorisé.

Comme je l’ai dit plus tôt, il y a aussi le nombre relatif de navires et l’étendue des eaux naviguées. Ce facteur était accepté à l’époque. Toute mise à jour des règlements devra tenir compte du fait que le chlore n’est plus utilisé aujourd’hui dans la plupart des traitements des égouts, qui sont donc plus acceptables. Cependant, il est absolument interdit de rejeter tout autre polluant dans l’Arctique.

Le sénateur Hubley : Si, à votre avis, la science nous permet de mieux gérer les égouts d’eau brute, proposeriez-vous que la réglementation en fasse mention?

M. Santos-Pedro : Oui.

Le sénateur Hubley : Dès aujourd’hui?

Mr. Santos-Pedro: It is an item on a list that, when we update the Arctic shipping pollution prevention regulations, would be one of the items that would be reviewed.

Senator Hubley: I think that is a good thing to do for many reasons — the increased traffic. Maybe we are not looking at increased traffic but, as a committee, we are concerned about the wildlife and the impact this will have on wildlife in the Arctic.

My second question has to do with response time for, say, an oil spill. Are there arrangements in place for oil spills prevention? If that should happen, how do we respond to that? Are the territorial governments involved in that? We did have testimony that the Coast Guard in Canada's Arctic used to have the responsibility for having this equipment located in those areas. That has now fallen onto the territorial governments, and they were not sure whether they still maintain that equipment.

If there were an oil spill in the Arctic, what would the response be?

Mr. Troy: There are two parts to that answer. First, with regard to your observation about planning, the regime planning standards are established by Transport Canada but basically apply for south of 60.

With regard to actual response in the Arctic, the Canadian Coast Guard, under the Canada Shipping Act, is responsible. That is because the act gives the Minister of Fisheries and Oceans, under section 180, the responsibility of dealing with a response to all ship-source spills, irrespective of whether they are Arctic or southern. The regime south is different. However, for north, the Coast Guard actually acts as the lead agency with regard to dealing with that.

From a capacity perspective, the Coast Guard has a number of community response pacts scattered across the Arctic. They are not huge stockpiles of equipment — a limited amount of boom, skimmer capacity, et cetera. Then we have three 1,000-tonne depots based in Tuktoyaktuk, Iqaluit and Churchill. They have significantly more equipment. For example, I think there are about three kilometres of boom in each one of those, which is a lot of boom.

The last part of the puzzle is a significant air transportable depot in Hay River, which again has significantly more equipment. It is all based on the cascading principle, which is that the communities we looked at will deal with the first response, and then you will move the next tier in. It all becomes a question of an ability to move the equipment in time.

That is the basic regime in place to deal with responses to spills in the Arctic. There have been 28 spills in the last six years that we are aware of, and the size of them has been fairly limited. They run from a couple of litres to about a thousand litres of spilled product, so they have not been significant. We do have a

M. Santos-Pedro : Ce point est inclus dans une liste et il sera examiné quand nous mettrons à jour la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

Le sénateur Hubley : Je pense qu'il serait judicieux de le faire pour plusieurs raisons — notamment l'intensification du trafic maritime. Ce n'est pas le sujet de notre étude, mais, en tant que comité, nous nous préoccupons de la faune et des répercussions que cette intensification aura sur les animaux sauvages de l'Arctique.

Ma deuxième question porte sur le temps de réponse à, par exemple, un déversement de pétrole. Existe-t-il des mesures pour prévenir les déversements de pétrole? Que ferons-nous dans un cas pareil? Est-ce que les gouvernements des territoires participent à ce genre de mesures? Selon des témoignages, la responsabilité d'avoir ce matériel dans l'Arctique canadien incombait à la Garde côtière. Aujourd'hui, les gouvernements territoriaux en sont responsables; les témoins n'étaient pas sûrs s'ils entretenaient encore ce matériel.

Dans le cas d'un déversement de pétrole dans l'Arctique, quelle sera la réponse?

M. Troy : La réponse à cette question comporte deux volets. Premièrement, à propos de la planification, les normes de planification sont établies par Transports Canada, mais elles s'appliquent essentiellement au sud du 60^e parallèle.

Pour ce qui est de la réponse à un déversement de pétrole dans l'Arctique, la Loi sur la marine marchande du Canada stipule que c'est la Garde côtière canadienne qui est responsable étant donné que l'article 180 de la loi donne au ministre des Pêches et des Océans la responsabilité de répondre à tous les déversements causés par des navires, dans l'Arctique ou au Sud. La législation est différente pour le Sud. Cependant, pour le Nord, la Garde côtière est l'organisme responsable dans ce genre de situation.

En ce qui concerne la capacité, la Garde côtière a un certain nombre d'arrangements pour répondre aux déversements dans des collectivités éparpillées dans l'Arctique. Il ne s'agit pas de stocks énormes d'équipement, il y a des barrages flottants, des récupérateurs, et cetera. Nous avons trois dépôts d'une capacité de 1 000 tonnes à Tuktoyaktuk, Iqaluit et Churchill qui contiennent beaucoup d'équipement. Par exemple, je crois que chacun a environ 3 km de barrages flottants, ce qui est considérable.

Le dernier élément est un très grand dépôt transportable par air à Hay River qui a une quantité considérablement supérieure d'équipements. Tout fonctionne par cascades, la première réponse proviendra des collectivités dont nous avons parlé, ensuite ce sera le tour d'autres collectivités. Tout vise la capacité d'acheminer à temps l'équipement.

C'est essentiellement le système en place pour répondre aux déversements dans l'Arctique. À notre connaissance, il y en a eu 28 ces six dernières années et ils n'étaient pas importants. Ils varient de quelques litres à environ 1 000 litres de produits déversés, donc ils n'ont pas été importants. Nous avons de gros

significant capacity to deal with spills in the Arctic that has not been, in the real sense, tested. We conduct exercises on a regular basis.

Senator Hubley: I would like your comment from a sovereignty perspective. Yesterday, the United States declared the polar bear an endangered species.

It was not Canada and the United States that did that; it was not Canada and the United States in collaboration with the Aboriginal people who live in the North. It was the United States who declared the polar bear an endangered species because of climate change, thinning ice and the impact on its way of life.

Do you read into that any sovereignty issue?

Mr. Santos-Pedro: It is hard to comment.

Senator Hubley: You cannot plead the fifth amendment. It is a statement that has been made. I am not sure I am comfortable with it because of how it was announced.

The Chair: Those are good questions. I would ask if you can get back to us in writing with regard to the details of the capacity you have in the Arctic for oil spills and where your assets are located. Could you also comment on what oil spills have taken place and what has been done about it? I do not know if you can comment on what you may see in the future, but if you can, that would be helpful to us as well.

Senator Cook: I will pick up on Senator Hubley's query. When I heard it, I wondered what polar bears they were referring to. If a country can unilaterally declare something is in danger, is the next step to also declare the bison or anything else we have here as endangered?

The Chair: For the record, over 70 per cent of polar bears are in our country.

Senator Cook: It begs the question: Is the Arctic an international ocean up for grabs? Does Canada's claim extend to the continental shelf or the 200-mile limit?

Most of those polar bears will be within that 200-mile limit because that is where the islands are. I would like your opinion.

I am thinking about the 30,000 people who live up there. The polar bear hunt is important to them. Can another country unilaterally declare them endangered? What does endangered mean? Does it mean you cannot kill them?

The Chair: I do not think it is a question for our witness.

moyens pour répondre aux déversements dans l'Arctique, mais nous n'avons pas eu encore l'occasion de les utiliser. Nous nous entraînons régulièrement.

Le sénateur Hubley : J'aimerais votre avis du point de vue de la souveraineté. Les États-Unis ont annoncé hier que l'ours polaire est en voie de disparition.

Ce n'est pas le Canada et les États-Unis qui ont annoncé cela; ce n'est pas le Canada et les États-Unis en collaboration avec les Autochtones qui vivent dans le Nord. Ce sont les États-Unis qui ont déclaré que l'ours polaire est une espèce en voie de disparition à cause des répercussions qu'ont sur son mode de vie le changement climatique et la réduction de la couverture de glace.

Pensez-vous qu'il s'agit là d'une atteinte à la souveraineté?

M. Santos-Pedro : Il m'est difficile de me prononcer.

Le sénateur Hubley : Vous ne pouvez pas invoquer le cinquième amendement. C'est une déclaration qui a été faite. Je ne suis pas sûre d'en être satisfaite à cause de la façon dont cette annonce a été faite.

Le président : Ce sont d'excellentes questions. Je vous demanderai de nous communiquer par écrit les renseignements détaillés sur vos capacités de réponse aux déversements de pétrole dans l'Arctique et sur les endroits où se trouve votre équipement. Pourriez-vous aussi nous renseigner sur les déversements de pétrole qui ont eu lieu et sur les mesures prises pour y répondre? Je ne sais pas si vous pourriez nous parler de l'avenir, mais si vous le pouvez, cela nous serait aussi utile.

Le sénateur Cook : Je reviens à la question du sénateur Hubley. Quand j'en ai entendu parler, je me suis demandé de quel ours polaires ils parlaient. Si un pays peut déclarer unilatéralement que quelque chose est menacée, déclarera-t-il aussi qu'à l'avenir que le bison ou tout autre animal que nous avons dans notre pays sont menacés de disparition?

Le président : À titre d'information, plus de 70 p. 100 des ours polaires se trouvent dans notre pays.

Le sénateur Cook : Ce qui pose la question : l'Arctique est-il un océan international qui attend d'être pris? Les revendications du Canada s'étendent-elles au plateau continental ou à la zone de 200 milles marins?

La plupart des ours polaires se trouvent à l'intérieur de la zone de 200 milles parce que c'est là où se trouvent les îles. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Je pense aux 30 000 personnes qui vivent là-bas et pour qui la chasse à l'ours polaire est importante. Un pays peut-il proclamer unilatéralement que ces ours sont une espèce menacée de disparition? Que signifie menacée de disparition? Cela veut-il dire qu'on ne peut pas les tuer tous?

Le président : Je ne crois pas que ce soit une question à poser à notre témoin.

Senator Cook: I will go to what was concerning me about Canada's claim in the Arctic. Can we claim the 200 miles? If so, what would be the starting point? Is it the 60th parallel or the Queen Elizabeth Islands? What would the jurisdiction be?

Mr. Santos-Pedro: If you think of the Arctic, through the Department of Foreign Affairs, Canada has established the baseline around the archipelago. Those 200 miles are then measured beyond the baseline. The outer edge of the red part on the map you see is the 200 miles.

The 200-mile limit is the exclusive economic zone. There is another dimension because Canada has signed onto the Law of the Sea. There is a different type of right which is the seabed rights. That has nothing to do with the 200-mile limit. The 200-mile limit will remain. However, I read in the newspapers that Canada has now provided more funding to research how far the continental shelf extends beyond those 200 miles. That will establish Canada's rights to the seabed and nothing else.

Senator Cook: Not the water column?

Mr. Santos-Pedro: No. The water column is in the zone up to 200 miles. That is established. That is all I can tell you.

Senator Cook: In the case of Greenland, would it be the equidistance between the two?

Mr. Santos-Pedro: That is correct. It is equidistant with Greenland because it is less than 400 miles across in the top part of Canada. Therefore, we can go to 200 miles or equidistance.

Senator Cochrane: In my mind, I have established some jurisdictional lines. The entity responsible for managing and looking after this body of water at present is the Canadian Coast Guard. Am I right?

Mr. Troy: I am not sure I understood the question. The Coast Guard certainly is a major element of the government's projection of sovereignty in the Arctic.

Senator Cook: Yes, it is the sovereignty issue and the jurisdictional one that I am getting at.

Mr. Troy: I am not sure the Coast Guard has jurisdiction in the sense of sovereignty. Sovereignty is shared with the major lead always having been the Department of Foreign Affairs.

The Coast Guard is one element of the federal presence in the Arctic. I would like to believe we are the most visible presence. We have the red and white hulls and we have a number of them in the Arctic, more than anyone else.

Senator Cook: The confusion I have is that there are so many government agencies trying to manage this. They blur one into the other.

Le sénateur Cook : J'en viens à ce qui me préoccupe concernant la revendication du Canada dans l'Arctique. Pouvons-nous revendiquer 200 milles? Dans ce cas, où commençons-nous à mesurer? Au 60^e parallèle ou aux îles de la Reine-Élisabeth? Où se situera la zone de 200 milles?

M. Santos-Pedro : Pour l'Arctique, le Canada a, par le biais du ministère des Affaires étrangères, établi la base géodésique autour de l'archipel. Les 200 milles sont donc mesurés au-delà de l'archipel. Le contour extérieur de la partie rouge qui apparaît sur la carte est la zone de 200 milles.

La zone de 200 milles est la zone économique exclusive. La ratification du droit international public de la mer par le Canada ajoute une autre dimension. Ces droits sont différents, ce sont des droits sur les fonds marins. Cela n'a rien à voir avec la zone de 200 milles. Cette zone continuera d'exister. Toutefois, j'ai lu dans les journaux que le Canada allait financer encore plus la recherche pour découvrir la limite du plateau continental au-delà de la zone de 200 milles. Cela pour établir les droits sur les fonds marins du Canada et rien d'autre.

Le sénateur Cook : Pas la colonne d'eau?

M. Santos-Pedro : Non. La colonne d'eau se trouve dans la zone s'étendant jusqu'à 200 milles. C'est prouvé. C'est tout ce que je peux vous dire.

Le sénateur Cook : Dans le cas du Groenland, serait-ce la limite équidistante entre les deux?

M. Santos-Pedro : Exact. C'est équidistant avec le Groenland car c'est à moins de 400 milles de la partie supérieure du Canada. Par conséquent, ça peut aller à 200 milles ou à la limite équidistante.

Le sénateur Cook : Je me suis fait une idée des compétences. La Garde côtière canadienne est l'organisme responsable aujourd'hui de la gestion et de la surveillance de cette masse d'eau, n'est-ce pas?

M. Troy : Je ne suis pas sûr d'avoir compris la question. La Garde côtière joue certainement un rôle majeur au chapitre de la souveraineté du gouvernement dans l'Arctique.

Le sénateur Cook : Oui, c'est là où je veux en venir : la souveraineté et la compétence.

M. Troy : Je ne suis pas sûr que la Garde côtière ait une compétence dans le sens où l'on entend la souveraineté. La souveraineté est partagée avec le ministère des Affaires étrangères qui a toujours été l'élément moteur.

La Garde côtière n'est qu'un aspect de la présence fédérale dans l'Arctique. J'espère que nous sommes la présence la plus visible. Les coques de nos navires, qui sont nombreux dans l'Arctique, sont blanches et rouges et nous en avons plus que quiconque là-bas.

Le sénateur Cook : La confusion de mon esprit est due au fait qu'il y a tellement d'organismes gouvernementaux qui essaient de gérer cela. Leurs responsabilités se chevauchent.

If a tanker goes through the Northwest Passage in June and, God forbid, has an oil spill, who is responsible?

Mr. Troy: That is an easy answer. The Canadian Coast Guard is responsible.

Senator Cook: The Northwest Passage is well within the 200 miles, correct?

I went through your slides. I was initially concerned about the 2-per-cent non-compliance; it seems you have a good response in place to take care of that. You have warnings, detention, legal action, and banning that, all come under the Coast Guard's mandate.

If someone comes into the region and does not want to communicate with you, you have a monitoring system to keep an eye on them and see what they are doing. Essentially, you become responsible for them. Is it correct that you do not let them wander around?

Mr. Troy: From a monitoring perspective, the centres in Iqaluit and Inuvik track the traffic. When it comes to a potential breach of any regulatory requirements, those are reported to Transport Canada who would take the legal enforcement action.

Senator Cook: How would Transport Canada do that?

Mr. Nash: We would do it in various ways. We use the same system. We would go back through the communications system of the Coast Guard to provide direction to the ship.

Senator Cook: Therefore, the direction would come from Transport Canada to the Coast Guard? Are you the retailer?

Mr. Troy: We provide service.

The Chair: Senator Adams has a brief supplementary.

Senator Adams: I think the United Nations has scheduled a meeting May 27 to 28 between Denmark, the United States, Russia, Canada and Greenland. The Canadian Coast Guard has been operating up there, working on the boundary. It looks like it will be eight more years until the mapping of the Arctic is settled. What will we do? Is there a chance we can keep the 200-mile limit? We do not know what is happening. Will we know sometime at the end of the month?

The Chair: I do not know if our witnesses are able to answer that question.

Senator Adams: They are using the Coast Guard for mapping. The Americans, Russians and Danish work together.

Mr. Troy: There has been the International Polar Year, the IPY. There has been a lot of activity and research done by all Arctic nations over the last little while. The Coast Guard had the CCGS *Amundsen* wintering in the Western Arctic all winter.

Si un pétrolier traverse le passage du Nord-Ouest au mois de juin et qu'il est, Dieu nous en garde, à l'origine d'un déversement de pétrole, qui est responsable?

M. Troy : La réponse est facile. La Garde côtière canadienne est responsable.

Le sénateur Cook : Le passage du Nord-Ouest se trouve bien à l'intérieur de la zone de 200 milles, n'est-ce pas?

J'ai consulté vos diapositives. L'inobservation de 2 p. 100 m'a préoccupée au départ; mais, il semble que vous ayez de bonnes mesures pour y répondre. Vous avez des avertissements, des détentions, des actions en justice, des bannissements, tout cela relève du mandat de la Garde côtière.

Si quelqu'un pénètre dans la région et ne veut pas communiquer avec vous, vous avez un système qui le suivra et le surveillera. En fait, ils sont sous votre responsabilité. Est-il vrai que vous ne les laissez pas errer?

M. Troy : Les centres à Iqaluit et à Inuvik surveillent le trafic. Les contraventions aux règlements sont signalées à Transports Canada qui entamera des actions en justice.

Le sénateur Cook : Comment s'y prend Transports Canada pour faire cela?

M. Nash : Nous le faisons de plusieurs façons. Nous utilisons le même système. Nous reviendrons au système de communications de la Garde côtière qui donne des instructions aux navires.

Le sénateur Cook : Donc, les instructions passeraient de Transports Canada à la Garde côtière? Faites-vous office de détaillant?

M. Troy : Nous fournissons le service.

Le président : Le sénateur Adams a une petite question supplémentaire.

Le sénateur Adams : Je crois que les Nations Unies ont prévu une réunion les 27 et 28 mai entre le Danemark, les États-Unis, la Russie, le Canada et le Groenland. La Garde côtière canadienne s'est déployée là-bas, à la frontière. Il semblerait qu'il faudra encore huit ans pour terminer la cartographie de l'Arctique. Que ferons-nous? Avons-nous une chance de conserver la zone de 200 milles? Nous ne sommes pas au courant de ce qui se passe. Apprendrons-nous quelque chose à la fin du mois?

Le président : Je ne sais pas si nos témoins sont en mesure de répondre à cette question.

Le sénateur Adams : Ils utilisent la Garde côtière pour la cartographie. Les Américains, les Russes et les Danois travaillent ensemble.

M. Troy : Il y a eu l'Année polaire internationale, l'API. Tous les pays arctiques ont beaucoup œuvré et fait beaucoup de recherche récemment. La Garde côtière avait déployé le NGGC *Amundsen* dans l'Ouest de l'Arctique pendant tout l'hiver.

The Coast Guard provides services for mapping for the Canadian Hydrographic Service. They have a program in regard to dealing with that. I understand part of that is a linkage back into sovereignty so it is clear with regard to the datum points. We provide assets to the extent that programs can be built around them for the vessels going north.

Senator Adams: We have people from the Arctic network in the *Amundsen*. You are operating a crew. Can you show us a budget? Every year, are you estimating with the Coast Guard operating in the Arctic for using you on the *Amundsen* icebreaker? How does it work?

Mr. Troy: The *Amundsen* is a costed operation. Participants can bring monies to the table in regard to time and space. That is how it was paid for last winter in terms of the individuals, scientific groups and academics who were involved in the various projects on board the vessel over the winter.

The Chair: I have a couple of questions.

Please look at this map here with the red line around the baselines and out to the 200-mile limit. Could you briefly tell us the difference between how you operate within the western portion of that red line and how the U.S. Coast Guard operates off the coast of Alaska?

I do not know if you can do that briefly, but I am interested in the role of our Coast Guard within that 200-mile limit, and the role of the U.S. Coast Guard within the 200-mile limit off the coast of Alaska. Can you give us insights into that?

Mr. Troy: There is not much I can answer. I honestly do not have the information with regard to the operational profile that the United States Coast Guard has deployed for Alaska's North Slope.

The Chair: The reason I ask the question is because we are talking about the same ships. If ships will come through the Northwest Passage, they will first come through American waters and then through our waters. The Americans have a Coast Guard and we have a Coast Guard.

Mr. Santos-Pedro: I could add something to that. The mandate of the western Coast Guard is primary research. It is in support of research in ice-covered waters and the resupply of their facilities in Antarctic waters. There is a very different role from that perspective of the Canadian Coast Guard who will assist vessels in going from point A to B. The western U.S. Coast Guard will not do that.

The Chair: Are you telling me that a ship can come through U.S. waters freely and without any hindrance, registration or notification?

Mr. Santos-Pedro: Yes.

The Chair: Is that the case?

Mr. Santos-Pedro: Yes.

La Garde côtière aide le Service hydrographique du Canada à cartographier. Un programme a été élaboré à cet effet. Je crois comprendre qu'une partie est reliée à la souveraineté, cela est donc clair en ce qui concerne les points de base. Nous fournissons des services afin que des programmes puissent être élaborés pour ces points de base à l'intention des navires qui vont dans le Nord.

Le sénateur Adams : Des représentants du réseau Arctique se trouvent à bord de l'*Amundsen*. Vous gérez un équipage. Pouvez-vous nous montrer un budget? Faites-vous une estimation des coûts, la Garde côtière déployée dans l'Arctique et qui utilise vos service à bord de l'*Amundsen*? Comment vous y prenez-vous?

M. Troy : Les coûts de l'*Amundsen* sont établis. Les participants peuvent fournir des fonds selon le temps et l'espace. C'est ainsi qu'on a procédé l'hiver dernier avec les individus, les groupes scientifiques et les universitaires qui ont participé aux divers projets à bord du navire.

Le président : J'ai quelques questions.

Prenez cette carte-ci, avec la ligne rouge autour des lignes de base et à l'extérieur de la zone de 200 milles. Pourriez-vous nous expliquer brièvement la différence entre la façon dont vous travaillez dans la partie ouest de cette ligne rouge et la façon dont la Garde côtière américaine travaille à partir de la côte de l'Alaska?

Je ne sais pas si vous pouvez nous l'expliquer brièvement, mais j'aimerais connaître le rôle de notre Garde côtière à l'intérieur de la zone de 200 milles et celui de la Garde côtière américaine à l'intérieur de cette même zone à partir de la côte de l'Alaska. Pouvez-vous nous éclairer là-dessus?

M. Troy : Je ne peux pas répondre grand-chose. Honnêtement, je n'ai pas d'information sur le profil opérationnel de la Garde côtière des États-Unis sur le versant nord de l'Alaska.

Le président : La raison pour laquelle je pose la question, c'est que nous parlons des mêmes navires. Si des navires empruntent le passage du Nord-Ouest, ils traverseront d'abord les eaux américaines, puis les nôtres. Les Américains ont leur Garde côtière et nous avons la nôtre.

M. Santos-Pedro : Je pourrais ajouter une information. Le mandat de la Garde côtière de l'Ouest, c'est la recherche primaire axée sur les eaux prises par les glaces et le réapprovisionnement de ses installations dans les eaux antarctiques. De ce point de vue, la Garde côtière canadienne a un rôle très différent puisqu'elle aidera les navires à passer du point A au point B. La Garde côtière américaine, pour sa part, ne le fera pas.

Le président : Êtes-vous en train de me dire qu'un navire peut traverser les eaux américaines en toute liberté et sans restriction, inscription ou notification?

M. Santos-Pedro : Oui.

Le président : Est-ce bien le cas?

M. Santos-Pedro : Oui.

Senator Cook: You cannot go any further than 200 miles.

The Chair: I know. In other words, there is no NORDREG?

Mr. Santos-Pedro: No. There is no NORDREG or set of regulations that a vessel must comply with in U.S. waters similar to what they have to comply with in our waters.

The Chair: Would you say that is a weakness? You are in the process now of developing the means to make NORDREG mandatory in the Arctic as it is in the Pacific and the Atlantic. You will make NORDREG mandatory. However, the ships coming into our waters will transit the American waters first and they do not have such a system. Is that right?

Mr. Santos-Pedro: That is correct.

Senator Robichaud: Mr. Chair, what do we mean here by "American waters" and "Canadian waters?" There is the 12-mile territorial water, is that right?

Mr. Santos-Pedro: Yes, and then the 200 miles.

Senator Robichaud: Yes. However, if you are within the 12, surely the Americans know you are there.

Mr. Santos-Pedro: Absolutely.

Senator Robichaud: Do you have to meet any kind of regulations if you are within the 12 miles?

Mr. Santos-Pedro: Under international law, you do not have to notify anyone if you are moving through their waters in innocent passage.

Senator Robichaud: Even if you are within 12 miles?

Mr. Santos-Pedro: Yes.

Senator Robichaud: Does it not matter what kind of ship it is?

Mr. Santos-Pedro: No. However, if you are going to a port in that country, then you must notify ahead of time. Now, for security reasons — the maritime security, which applies in the U.S. as well — there is this 96-hour issue. If a vessel is going to a port, through United States' waters, they have to notify the U.S. 96 hours ahead of time.

Senator Robichaud: If they are going to a port —

Mr. Santos-Pedro: In the U.S. If they are passing through and are under international law, they do not have to notify. Do the Americans know the vessel is there? Yes.

Senator Robichaud: Thank you.

The Chair: My second question is with regard to the people who live in the Arctic. What is the interface between the Coast Guard and the people who live in the Arctic? What is their level of

Le sénateur Cook : Vous ne pouvez pas aller au-delà de la zone de 200 milles.

Le président : Je sais. En d'autres termes, il n'y a pas de NORDREG?

M. Santos-Pedro : Non. Les navires qui traversent les eaux américaines n'ont pas à se conformer à NORDREG ou à une série de règlements semblables à ce qu'ils doivent respecter dans nos eaux.

Le président : Diriez-vous qu'il s'agit là d'une faiblesse? Vous êtes actuellement en train d'élaborer les moyens de rendre NORDREG obligatoire dans l'Arctique, comme c'est le cas dans le Pacifique et l'Atlantique. Vous allez rendre NORDREG obligatoire. Toutefois, les navires qui entrent dans nos eaux devront d'abord passer par les eaux américaines, et les États-Unis ne disposent pas d'un tel système. Est-ce exact?

M. Santos-Pedro : C'est exact.

Le sénateur Robichaud : Monsieur le président, que voulons-nous dire par « eaux américaines » et « eaux canadiennes »? Il y a les eaux territoriales de 12 milles, n'est-ce pas?

M. Santos-Pedro : Oui, puis la zone de 200 milles.

Le sénateur Robichaud : Oui. Toutefois, si vous êtes dans la zone de 12 milles, il va de soi que les Américains savent que vous y êtes.

M. Santos-Pedro : Absolument.

Le sénateur Robichaud : Faut-il se conformer à un règlement quelconque si l'on se trouve dans la zone de 12 milles?

M. Santos-Pedro : En vertu du droit international, on n'est pas obligé d'aviser qui que ce soit si l'on traverse leurs eaux et s'il s'agit d'un passage innocent.

Le sénateur Robichaud : Même si vous êtes à l'intérieur des 12 milles?

M. Santos-Pedro : Oui.

Le sénateur Robichaud : Le type de navire n'est-il pas un facteur qui compte?

M. Santos-Pedro : Non. Toutefois, si l'on se rend dans un port d'un pays donné, on doit alors donner un préavis. Maintenant, pour des raisons de sécurité — la sécurité maritime, qui s'applique également aux États-Unis —, il y a le critère des 96 heures. Si un navire se rend dans un port, en traversant les eaux américaines, il doit en aviser les États-Unis 96 heures à l'avance.

Le sénateur Robichaud : S'il se rend dans un port...

M. Santos-Pedro : Aux États-Unis. Si l'on ne fait que traverser et si l'on est assujéti au droit international, on n'a pas besoin de donner un préavis. Les Américains savent-ils que le navire est là? Oui.

Le sénateur Robichaud : Merci.

Le président : Ma deuxième question porte sur les gens qui vivent dans l'Arctique. Quelle est l'interaction entre la Garde côtière et les habitants de l'Arctique? Quel est leur niveau de

cooperation? Do you seek their advice? Do you co-opt them into the Coast Guard? Do you have any kind of quota system that would see Aboriginal people serve in the Coast Guard? Is there a training program within the Coast Guard to train Aboriginal people to enter the Coast Guard and become part of it?

Mr. Troy: Yes. With regards to linkages with the community, my colleague, Mr. Nash, made reference to the Canadian Marine Advisory Council. There is also a regional one for the Arctic, which Transport Canada participates in as well as the Canadian Coast Guard. It is made up of representatives from the Arctic. It occurs twice a year and has discussions with respect to regulatory and operational issues specific to marine transportation, the views of the community and the stakeholders in the community. That is an ongoing element.

In addition, I indicated the Coast Guard just finished a process of reviewing levels of service across Canada. Part of that included discussions with stakeholders and clients in the Arctic. A number of issues came out of that, which we will be pursuing in the future.

There are regular fora to allow for the exchange of views in a general sense and there is that specific event. In addition, there are very specific fora available as well. For example, on the pollution side of things, Transport Canada has provision for a regional advisory council, which takes into account regional aspects of things around the pollution regime. They can talk to it more.

With regard to the Coast Guard and individuals in the Arctic, I am not aware of any formal process with regard to recruitment, training and development. The Coast Guard has always tried, whenever permanent or part-time employment opportunities come up in the Arctic, to ensure that we can get individuals from the community to fill them. I do not know what the numbers on that are. If you want that information, I would have to get back to you.

The Chair: I would be interested if you could get back to us on how many Aboriginal people there are in the Coast Guard — how many people specifically from the Arctic, say north of 60. The RCMP has a system of special constables. I gather the Coast Guard has no such system. The Armed Forces have a system of Canadian Rangers. I gather the Coast Guard has no such system.

Do you envisage in the future that you would develop a program similar to that of the RCMP with special constables and similar to the Canadian Rangers? Also, in search and rescue, there are spotters. I understand there are individuals in the community that are, I could not say employed, but are certainly utilized by search and rescue. Search and rescue is a complicated system that involves the Armed Forces, Transport Canada and so on.

coopération? Sollicitez-vous leurs conseils? Les amenez-vous à participer à la Garde côtière? Avez-vous une sorte de quota pour employer des Autochtones dans la Garde côtière? La Garde côtière dispose-t-elle d'un programme de formation destiné aux Autochtones qui veulent travailler pour la Garde côtière?

M. Troy : Oui. En ce qui concerne les liens établis avec la communauté, mon collègue, M. Nash, a fait allusion au Conseil consultatif maritime canadien. Il y a aussi un conseil régional pour l'Arctique, auquel participent Transports Canada ainsi que la Garde côtière canadienne. Il est composé de représentants de l'Arctique. Les membres se rencontrent deux fois par année et discutent des questions réglementaires et opérationnelles propres au transport maritime, des points de vue de la communauté et des intervenants dans la communauté. C'est un élément permanent.

De plus, j'ai indiqué que la Garde côtière vient de terminer un processus d'examen des niveaux de service à l'échelle du Canada. Dans le cadre de ce processus, on a entre autres discuté avec des intervenants et des clients dans l'Arctique. Cela nous a permis de dégager un certain nombre de questions que nous examinerons dans l'avenir.

Par ailleurs, il y a des forums réguliers où l'on peut échanger des vues de façon générale, sans compter cet événement particulier. De plus, il y a des forums très précis. Par exemple, en ce qui concerne la pollution, Transports Canada envisage la création d'un conseil consultatif régional, qui tient compte des aspects régionaux concernant le régime sur la pollution. Les représentants du ministère pourraient en parler de façon plus détaillée.

Pour ce qui est de la Garde côtière et des habitants de l'Arctique, je ne suis pas au courant d'un processus officiel pour le recrutement, la formation et le perfectionnement. La Garde côtière a toujours essayé, chaque fois qu'il y a des possibilités d'emploi permanent ou à temps partiel dans l'Arctique, de s'assurer que nous pouvons recruter des personnes de la communauté pour combler ces postes. J'ignore les chiffres. Si vous voulez obtenir ces renseignements, il faudra que je me mette de nouveau en rapport avec vous.

Le président : Ce qui m'intéresse, si vous pouvez nous fournir des renseignements plus tard, c'est le nombre d'Autochtones dans la Garde côtière — le nombre de personnes qui viennent précisément de l'Arctique, disons au nord du 60° parallèle. La GRC dispose d'un plan d'embauche pour les gendarmes spéciaux. Je présume que la Garde côtière n'en a pas. Les Forces armées ont un plan d'embauche pour les Rangers canadiens. Je suppose que la Garde côtière n'en a pas.

Envisagez-vous d'élaborer, dans l'avenir, un programme semblable à celui de la GRC concernant les gendarmes spéciaux et à celui des Rangers canadiens? Par ailleurs, pour ce qui est de la recherche et du sauvetage, il y a des observateurs. Si j'ai bien compris, il s'agit d'individus dans la communauté qui sont, je ne pourrais pas dire employés, mais certes appelés à participer à la recherche et au sauvetage. Le système de recherche et de sauvetage est compliqué, car il fait intervenir les Forces armées, Transports Canada, et cetera.

Do you get what I am driving at? I want to have some facts and figures as to what happens now, what the situation is now, and what the plans of the Coast Guard are for the future in terms of integrating people north of 60 into the Coast Guard. As a matter of fact, not just north of 60 but perhaps north of 53, because I would like Labrador to be part of that as well.

Mr. Troy: No problem. If I can pick up on one point, the Coast Guard runs the Canadian Coast Guard Auxiliary in the Arctic. That is based on community units; there are 10 of them. There are 75 trained individuals scattered in communities across the Arctic to provide the first response capacity in terms of search and rescue. With regard to the more formal side in terms of programs, we will get that information.

The Chair: The people in the community for search and rescue are volunteers with no particular training, as I understand it, and they are not paid. Is that right?

Mr. Troy: The people in the auxiliary are paid and they are provided with training.

The Chair: One of the issues we want to get into — Senator Cook has raised this a number of times and other senators have as well — is a special consideration we must not lose sight of, which is that there are people who live there now and who have been there for thousands of years.

Sometimes we talk as if everyone else is coming in to do due diligence in the Arctic, but they are not part of the discussion or the equation. I would like you to get back to us on that.

If there are no further questions —

Senator Adams: I would like to comment. Nunavut has settled a land claim. I think it was some other department that had to work with those people up there because they settled a land claim in 1993 and created the Government of Nunavut in 1999.

Do not say we should work just from Ottawa. Let us work with them up there on issues that involve their own land. Right now, we should tell the Americans that we do not agree with the ban on polar bear hunting in the Arctic. That right belongs to Nunavut.

The Chair: Senator Adams makes a good point — that is, within the land claims agreement, there are constraints on the Government of Canada to work in partnership; I am not sure what the language of the land claim is exactly. Certainly, the effect of it is that the Government of Canada, who may have jurisdiction in certain cases, will work with the Government of Nunavut and, in some cases, that jurisdiction will be shared.

This is true, for example, with the Department of Fisheries and Oceans. I would think it is also true with Natural Resources Canada. The question is, then, is it also true with Transport

Est-ce que vous voyez où je veux en venir? J'aimerais avoir des faits et des chiffres sur ce qui se passe à l'heure actuelle, sur la situation actuelle et sur les plans d'avenir de la Garde côtière en ce qui concerne l'intégration des personnes au nord du 60° parallèle dans la Garde côtière. En fait, pas seulement au nord du 60° parallèle, mais peut-être au nord du 53° parallèle, parce que j'aimerais inclure le Labrador également.

M. Troy : Pas de problème. Si vous me le permettez, j'aimerais signaler que la Garde côtière administre la Garde côtière auxiliaire canadienne dans l'Arctique. Il y a 10 unités communautaires, comptant 75 personnes formées qui sont réparties à travers les communautés de l'Arctique afin de fournir une capacité de première intervention pour les activités de recherche et de sauvetage. En ce qui concerne les renseignements plus officiels sur les programmes, nous vous les transmettrons.

Le président : Les gens de la communauté qui participent aux activités de recherche et de sauvetage sont des bénévoles, sans aucune formation particulière, d'après ce que j'ai cru comprendre, et ils ne sont pas rémunérés. Est-ce exact?

M. Troy : Les gens dans la Garde côtière auxiliaire sont rémunérés et ils reçoivent une formation.

Le président : Une des questions que nous voulons aborder — le sénateur Cook l'a soulevée plusieurs fois, de même que d'autres sénateurs —, c'est que nous ne devrions pas perdre de vue un élément spécial : il y a des gens qui vivent là-bas maintenant et qui sont là depuis des milliers d'années.

Parfois, nous parlons comme si tous les autres intervenants entendent faire preuve de diligence raisonnable dans l'Arctique, mais ils ne font pas partie de la discussion ou de l'équation. J'aimerais que vous nous en reparliez.

S'il n'y a pas d'autres questions...

Le sénateur Adams : J'aimerais faire une observation. Le Nunavut a réglé une revendication territoriale. Je crois que c'est un autre ministère qui a dû travailler avec ces gens là-bas parce qu'ils ont réglé une revendication territoriale en 1993 et ont créé le gouvernement du Nunavut en 1999.

Ne dites pas que nous devrions travailler uniquement à partir d'Ottawa. Travaillons avec les gens là-bas sur des questions concernant leurs terres. À l'heure actuelle, nous devrions dire aux Américains que nous sommes contre l'interdiction de la chasse à l'ours polaire dans l'Arctique. Ce droit appartient au Nunavut.

Le président : Le sénateur Adams soulève un bon point — à savoir que, dans l'accord sur les revendications territoriales, il y a des conditions en vertu desquelles le gouvernement du Canada doit travailler en partenariat; je ne suis pas sûr du libellé exact de la revendication territoriale. Ce qui est sûr, c'est l'effet voulu : le gouvernement du Canada, qui peut avoir compétence dans certains cas, travaillera avec le gouvernement du Nunavut et, dans certains cas, cette compétence sera partagée.

C'est le cas, par exemple, avec le ministère des Pêches et des Océans. J'imagine que c'est également vrai pour Ressources naturelles Canada. Il y a donc lieu de se poser la question

Canada and the Coast Guard? As a result of that Nunavut land claim, is there any special change in the relationship between Transport Canada, the Coast Guard and the Government of Nunavut?

Mr. Santos-Pedro: I know that the Nunavut land claim provides for the establishment of a marine council under the land claim agreement. As far as I know, that has never been exercised.

As was mentioned earlier, we have our own consultation process — the Canadian Marine Advisory Council Northern Group, which is a joint Canadian Coast Guard-Transport Canada initiative in the North. Elsewhere, it is a Transport Canada consultation in which the Coast Guard also participates, but in the North, it is a joint consultation process. It meets in various parts of the North.

There were several people in the early 1990s and mid-1990s who were considering the possibility that, under the land claims, there would be some kind of a marine council but that was never established. Therefore, we have used the existing mechanisms to engage and consult, either as part of the council or at times, depending on what the issue was, by going directly to the communities and consulting with them.

The Chair: If you can get back to us in writing on the mechanism that you use now and the establishment of the marine council, we would appreciate that.

Senator Cook: Just recently, the Premier of Newfoundland and Labrador signed a memorandum of understanding to train people in Nunavut. Have you heard about that? I believe it is at the Marine Institute. I guess it would be making the people of Nunavut academically fit to apply for jobs on icebreakers or whatever else was available.

It was a training program, and there was one four or five years ago because they had come out on one of my flights, about 20-odd of them. There are training programs going on. Maybe Senator Adams knows about them.

Senator Adams: Mostly there are programs for fishermen with respect to commercial fishing. There is nothing really to do with the marine. The training is mostly for foreigners or people that come from the South who are hired for the ships that harvest the turbot up there.

Senator Cook: It might be helpful to get that memorandum of understanding from the provincial government or the Nunavut government and see what is in it.

The Chair: When you get back to us on your interface with the communities in Nunavut, could you indicate which organizations you interface with primarily?

suivante : est-ce vrai aussi pour Transports Canada et la Garde côtière? À la suite de la revendication territoriale du Nunavut, y a-t-il eu un changement particulier dans la relation entre Transports Canada, la Garde côtière et le gouvernement du Nunavut?

M. Santos-Pedro : Je sais que la revendication territoriale du Nunavut prévoit l'établissement d'un conseil maritime en vertu de l'accord sur les revendications territoriales. Pour autant que je sache, cela ne s'est jamais réalisé.

Comme on l'a mentionné tout à l'heure, nous avons notre propre processus de consultation — le groupe du Nord du Conseil consultatif maritime canadien, qui est une initiative mixte entre la Garde côtière canadienne et Transports Canada dans le Nord. Ailleurs au pays, il s'agit d'un mécanisme consultatif de Transports Canada auquel participe également la Garde côtière; toutefois, dans le Nord, c'est un processus de consultation mixte. Des réunions sont tenues dans les diverses régions du Nord.

Au début et vers le milieu des années 1990, plusieurs personnes envisageaient la possibilité de créer, en vertu des accords sur les revendications territoriales, une sorte de conseil maritime, mais celui-ci n'a jamais vu le jour. Par conséquent, nous avons utilisé les mécanismes en place pour encourager la consultation, soit dans le cadre du conseil ou, à l'occasion, selon la question traitée, en allant directement dans les communautés pour les consulter.

Le président : Si vous pouviez nous envoyer un document sur le mécanisme que vous utilisez maintenant et sur l'établissement du conseil maritime, nous vous en saurions gré.

Le sénateur Cook : Dernièrement, le premier ministre de Terre-Neuve-et-Labrador a signé un protocole d'entente pour former les gens au Nunavut. En avez-vous entendu parler? Je crois qu'il s'agit du Marine Institut. Je suppose que cet institut permettrait de donner une formation didactique aux gens du Nunavut afin de leur permettre de poser leur candidature pour des postes à bord de brise-glaces ou pour n'importe quel autre poste disponible.

C'était un programme de formation; il y en avait un, il y a quatre ou cinq ans, parce que j'avais croisé une vingtaine de stagiaires à bord de l'avion. Il y a des programmes de formation en cours. Le sénateur Adams en est peut-être au courant.

Le sénateur Adams : Il s'agit, en grande partie, de programmes pour les pêcheurs dans le domaine de la pêche commerciale. Il n'y a rien vraiment pour le transport maritime. La formation s'adresse principalement aux étrangers ou aux gens en provenance du Sud qui sont embauchés sur les navires qui pêchent le flétan.

Le sénateur Cook : Ce pourrait être utile d'obtenir le protocole d'entente du gouvernement provincial ou du gouvernement du Nunavut pour en examiner le contenu.

Le président : Quand vous nous transmettez les renseignements sur votre interaction avec les communautés au Nunavut, pourriez-vous indiquer avec quelles organisations vous faites affaire principalement?

If there are no further questions, senators, with your permission, I will now thank our witnesses because we have learned a lot this morning. I know some of the questioning has been difficult for you. In the positions you occupy, you are not policy-makers, even though sometime you would like policy to change. We understand that. We do appreciate that you have been as forthcoming as you can be. Thank you.

The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, May 27, 2008

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 6:20 p.m. to examine and report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. The topic was Arctic study.

Senator Bill Rompkey (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: This is a meeting of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. My name is Bill Rompkey and I am a representative in the Senate from Newfoundland and Labrador, as is Senator Cochrane to my left, who is the vice-chair of the committee, and as is Senator Cook to my right. Senator Hubley is from Prince Edward Island. Senator Comeau is from Nova Scotia, and he is the Deputy Leader of the Government in the Senate and the former distinguished chair of this committee. Senator Cowan, also from Nova Scotia, is the opposition whip. Senator Robichaud is from New Brunswick and very knowledgeable about fisheries, having served in the cabinet in that capacity.

We will continue our study of the evolving fisheries policy, and are focusing on the Arctic and more specifically on the Coast Guard. We are going to the Arctic next week to hold public hearings. In that context, we will hear about the Coast Guard but also, I am sure, about fisheries, quotas, the prosecution of the fisheries and so on.

We have heard from many witnesses on the Arctic. We have heard from academics, and the head and former head of the Coast Guard. We had an excellent presentation from Dr. Pharand who is also in the building tonight appearing before the energy committee.

We are pleased to welcome tonight K. Joseph Spears, Principal of the Horseshoe Bay Marine Group which is a marine consulting firm.

He has degrees in biology, economics and law from Dalhousie University and, if he graduated from Dalhousie, he must be good. He has an M.Sc. in sea-use law, economics and policy from the London School of Economics. We have had several distinguished

S'il n'y a pas d'autres questions, chers collègues, avec votre permission, je vais maintenant remercier nos témoins parce que nous avons appris beaucoup de choses ce matin. Je sais qu'on vous a posé certaines questions difficiles. Dans les postes que vous occupez, vous n'êtes pas chargés de l'élaboration de politiques, même si parfois vous aimeriez bien qu'elles changent. Je comprends cela. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir été disposés à nous répondre le mieux que vous pouviez. Merci.

La séance est levée.

OTTAWA, le mardi 27 mai 2008

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à 18 h 20 afin d'examiner, en vue d'en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. Notre sujet du jour est l'Arctique.

Le sénateur Bill Rompkey (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Il s'agit d'une réunion du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans. Je m'appelle Bill Rompkey et je représente Terre-Neuve-et-Labrador, tout comme les sénateurs Cochrane, à ma gauche, qui est aussi vice-présidente du comité, et Cook, qui est à ma droite. Le sénateur Hubley, elle, représente l'Île-du-Prince-Édouard. Le sénateur Comeau vient de la Nouvelle-Écosse et il est leader adjoint du gouvernement au Sénat et ancien distingué président de ce comité. Le sénateur Cowan, également de la Nouvelle-Écosse, est le whip de l'opposition. Le sénateur Robichaud, qui vient du Nouveau-Brunswick, connaît fort bien les pêches, puisqu'il a été ministre responsable de ce dossier au Cabinet.

Nous allons donc poursuivre notre étude de l'évolution du cadre stratégique concernant la gestion des pêches en nous intéressant plus particulièrement à l'Arctique, et surtout à la Garde côtière. Nous serons d'ailleurs dans l'Arctique la semaine prochaine où nous tiendrons des audiences publiques. Nous entendrons parler de la Garde côtière, mais également, j'en suis sûr, de pêches, de quotas de pêche, de poursuites contre les pêcheurs et ainsi de suite.

Nous avons accueilli un grand nombre de témoins sur cette question de l'Arctique, dont des universitaires ainsi que le responsable et l'ancien responsable de la Garde côtière. Nous avons eu un excellent exposé de M. Pharand qui se trouve dans cet immeuble ce soir, puisqu'il témoigne devant le comité de l'énergie.

Nous sommes heureux d'accueillir K. Joseph Spears, directeur principal du Horseshoe Bay Marine Group, qui est un cabinet d'experts-conseils en questions maritimes.

Il est diplômé en biologie, en économie et en droit de l'Université Dalhousie, ce qui prouve qu'il doit être bon. Il a fait sa maîtrise ès sciences à la London School of Economics en droit, économie et politique de l'utilisation de la mer. Nous avons

graduates of the London School of Economics around here, two of which have been Pierre Trudeau and Ed Broadbent. There may be others. You are in good company.

Mr. Spears has been a frequent speaker at marine conferences in Canada and internationally has organized and acted as chair for a wide variety of maritime conferences. He has written a number of papers on marine matters and has participated in a wide range of maritime organizations. In June, he will be the guest speaker at the Voisey's Bay and Beyond Conference in Goose Bay, Labrador. I am looking forward to that as well.

Please make your presentation after which we will ask questions.

K. Joseph Spears, Principal, Horseshoe Bay Marine Group, as an individual: I consider it a privilege and a pleasure to be here tonight to speak with you about Arctic issues. I speak this evening as an individual. I have acted for a number of government departments as legal counsel and have had a lifelong interest in Arctic issues.

I have prepared a paper, submissions and testimony. As well, I have provided a PowerPoint presentation which I will refer to. In addition, I have a number of recently written articles on the Arctic that are relevant to your committee's work.

My comments are based on my personal experience in working on Arctic issues over the last 30 years in a variety of disciplines. It is safe to say that Canada can and must lead the world in Arctic Ocean management and this must become the cornerstone of a robust Canadian northern strategy.

I would like to preface my comments by saying the Arctic presents a great opportunity for Canada. Prior to coming here this evening, I reviewed some of the testimony of the variety of speakers. How we respond to Arctic issues will take a combination of domestic and international responses and I dare say a creative approach, which is a Canadian trait when it comes to problem solving.

Canada has led the way at the Arctic Council and continues to do that at the International Maritime Organization, the IMO, which is probably the most effective UN organization that deals with practical matters related to shipping. Canadians have played a key role in the IMO. Canada does not shy away from leading the development of international law. I want to trace some of that in my presentation tonight because it is important to understand.

We have heard much about the issue of sovereignty. Using one example, the issue of exercising jurisdiction over certain issues to strengthen the Canadian position, I will focus on search and rescue. In *The Globe and Mail* yesterday, there was an article on the Buffalo aircraft. I think other news made the front page today, but I want to look at that and use the example of Goose Bay as a portal and as a lens to look at how Canada can move forward. That is tied to the Arctic Ocean and fisheries issues.

accueilli plusieurs éminents diplômés de la London School of Economics, dont Pierre Trudeau et Ed Broadbent. Mais il y en a peut-être d'autres. Ces messieurs sont d'agréable compagnie.

M. Spears prend souvent la parole dans des conférences maritimes au Canada et à l'étranger, outre qu'il a organisé lui-même de telles conférences qu'il lui est arrivé d'en présider. Il a signé de nombreux articles sur les questions maritimes et a participé à toute une gamme d'organisations maritimes. En juin, il sera l'orateur invité de la Voisey's Bay and Beyond Conference à Goose Bay, au Labrador. J'ai hâte d'assister également à cet événement.

Je vous invite à commencer par votre exposé, après quoi nous passerons aux questions.

K. Joseph Spears, directeur principal, Horseshoe Bay Marine Group, à titre personnel : Je me sens privilégié et ravi de me trouver ici pour vous entretenir de questions concernant l'Arctique. Je vais m'exprimer à titre personnel, mais j'ai été conseiller juridique de différents ministères et les questions de l'Arctique m'intéressent depuis toujours.

J'ai préparé un document, une présentation et un témoignage. De plus, je vous ai fait remettre mon exposé en PowerPoint sur lequel je vais m'appuyer. J'ai aussi des articles récents sur l'Arctique qui ont rapport avec les travaux de votre comité.

J'appuierai mes commentaires sur mon expérience personnelle dans ce dossier, expérience de plus de 30 ans dans différentes disciplines. On peut affirmer, sans craindre de se tromper, que le Canada peut et doit prendre la tête du peloton des pays qui s'intéressent à la gestion de l'océan Arctique et qu'il doit, pour cela, s'appuyer sur une solide stratégie canadienne pour le Nord.

J'affirmerai tout d'abord que l'Arctique constitue une formidable occasion pour le Canada. Avant de venir vous rencontrer cet après-midi, j'ai revu des transcriptions de témoignages au comité. Afin de régler les problèmes que pose l'Arctique, il faudra intervenir au Canada et à l'échelon international en faisant preuve d'originalité, ce qui n'est pas étranger aux Canadiens quand il s'agit de régler un problème.

Le Canada assume un rôle de chef de file au Conseil de l'Arctique, de même qu'à l'Organisation maritime internationale, l'OMI, qui est sans doute l'organisation onusienne la plus efficace pour régler les questions d'ordre pratique relatives à la navigation. Les Canadiens ont joué un rôle clé au sein de l'OMI. Le Canada n'a pas peur d'assumer un rôle de chef de file dans l'élaboration du droit international. Je vous en parlerai dans mon exposé, parce que j'estime qu'il est important de comprendre cette réalité.

Il a beaucoup été question de souveraineté. S'agissant de l'exercice de notre compétence dans certains cas, en vue de renforcer la position du Canada, je m'attarderai sur la recherche et le sauvetage. Dans le *Globe and Mail* d'hier, il y avait un article sur le Buffalo. D'autres nouvelles ont fait la première page aujourd'hui, mais je vais prendre l'exemple de cet avion et du portail que constitue Goose Bay pour voir comment le Canada pourrait évoluer à partir de là. Tout cela concerne l'océan Arctique et les pêches.

One of the things Canada did prior to the 1980s was, when the *Manhattan* came through the Northwest Passage in 1969, there was great concern about Canada's sovereignty, and that led to Canada passing the Arctic Waters Pollution Prevention Act. Throughout the 1970s and into the 1980s, Canada led the way on pushing for the adoption of Article 234 of the Law of the Sea Convention, known as the ice-covered waters provision. It is the international legal foundation of Canada's regulation of Arctic marine shipping. That is found at the first page of my paper. I have set that out. I would like to read it into the record. That is the international foundation of what Canada can do in the Arctic and it is unique.

At the time, in 1970, it was thought to be radical when Canada adopted the Arctic Waters Pollution Prevention Act. Article 234 of the Law of the Sea Convention states:

Coastal States have the right to adopt and enforce non-discriminatory laws and regulations for the prevention, reduction and control of marine pollution from vessels in ice-covered areas within . . . and pollution of the marine environment could cause major harm to or irreversible disturbance of the ecological balance. Such laws and regulations shall have due regard to navigation and the protection and preservation of the marine environment based on the best available scientific evidence.

For example, in some of your early testimony, I noted you talked to some of the witnesses about making NORDREG mandatory. This gives Canada, in my view, the basis for adopting mandatory NORDREG requirements. The underlying purpose of a mandatory NORDREG system is to protect the marine Arctic environment. It is critical to know where vessels are in the Arctic at all times for the purposes of pollution response; article 234 supports that. That is not to say Canada should not use other means to maintain Arctic marine domain awareness.

When you travel to the Arctic — I know some of you have lived, worked and travelled there extensively — you will see it is a vast area. It is important for us to maintain an understanding of what is happening in our ocean domain. We should use both passive and active means, such as sensors, satellites, UAVs, unmanned aerial vehicles, fixed-wing patrol aircraft and also the Canadian Rangers. This is the opportunity I want to stress to you tonight — to merge the traditional use of the land and traditional knowledge with modern technology. That will be the secret of

Avant les années 1980, quand le *Manhattan* a emprunté le passage du Nord-Ouest en 1969, on s'inquiétait beaucoup de souveraineté au Canada, ce qui nous a amenés à adopter la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Tout au long des années 1970 et durant une bonne partie des années 1980, le Canada a mené le train pour que soit adopté l'article 234 de la Convention sur le droit de la mer mieux connu sous l'appellation de disposition relative aux zones recouvertes par les glaces. Il s'agit du fondement juridique du Règlement canadien de la navigation maritime dans l'Arctique. Cela se trouve à la première page de mon document. Je l'ai mis en exergue. Je vais d'ailleurs vous en faire la lecture pour la retranscription. Il s'agit donc du fondement international établissant ce que le Canada peut faire dans l'Arctique, et le caractère de cette déclaration est tout à fait unique.

À l'époque, en 1970, le Canada est passé pour un pays radical quand il a adopté la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Je vous lis l'article 234 de la Convention sur le droit de la mer.

Les États côtiers ont le droit d'adopter et de faire appliquer des lois et règlements non discriminatoires afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires dans les zones recouvertes par les glaces et comprises dans les limites de la zone économique exclusive, lorsque des conditions climatiques particulièrement rigoureuses et le fait que ces zones sont recouvertes par les glaces pendant la majeure partie de l'année font obstacle à la navigation ou la rendent exceptionnellement dangereuse, et que la pollution du milieu marin risque de porter gravement atteinte à l'équilibre écologique ou de le perturber de façon irréversible. Ces lois et règlements tiennent dûment compte de la navigation, ainsi que de la protection et de la préservation du milieu marin sur la base des données scientifiques les plus sûres dont on puisse disposer.

Par exemple, j'ai remarqué que lors de vos premières audiences, il avait été question, avec les témoins que vous avez entendus, d'imposer les déclarations NORDREG. J'estime, personnellement, qu'il y a lieu d'aller dans ce sens. L'imposition de NORDREG permettrait de protéger le milieu marin de l'Arctique. Il est fondamental de connaître en permanence la position des navires croisant dans l'Arctique afin de pouvoir intervenir en cas de pollution, et l'article 234 constitue un outil à cet égard. Cela ne revient pas à dire que le Canada devrait se priver d'autres moyens pour sensibiliser les différents intervenants à la protection du milieu marin arctique.

L'Arctique — et je sais que certains d'entre vous ont vécu, travaillé ou beaucoup voyagé dans cette région — couvre une immense superficie. Il est important que nous comprenions bien ce qui se passe dans notre domaine océanique. Nous devrions recourir à des moyens passifs et actifs, comme des détecteurs, des satellites, des véhicules aériens télépilotes ou drones, des avions de patrouille de même que les Rangers canadiens pour assurer ce genre de mission. C'est ce sur quoi je tiens à attirer votre attention cet après-midi, je veux parler de l'utilisation traditionnelle du

how Canada exercises jurisdiction and sovereignty. That is an important point as you travel into the Arctic, to talk to people and to look at how you deal with these things.

For example, defence research is putting a monitoring camera in Lancaster Sound this summer and they are making structures. One of the issues is this is happening in a known polar bear denning area. Polar bears like to break into buildings. You might have a high-tech camera, but if it is being ripped apart by a polar bear, to quote Churchill: "However beautiful the strategy, you should occasionally look at the results."

Being from Nova Scotia originally and having lived in British Columbia for many years, I tend to take a practical approach to these things. As we look at the Arctic, we need to keep an open mind and bring technology together with the traditional uses. I want to stress that this evening.

The other thing I want to bring to your attention before we turn to search and rescue is the preamble to the Arctic Waters Pollution Prevention Act, found on page 3 of my paper. I do not want to read this paper. It is some nine pages and we will be here into the early evening, but I just want to highlight some points.

The Chair: We have it in English only. It will be distributed. What we have is the PowerPoint presentation.

Mr. Spears: I understand that is being translated. I will read this into the record because I think it is important and often overlooked. I have practiced maritime law for 20 years and continue to do so. It is important for this committee to look at that act. It clearly sets out the Canadian position over the unique nature of the Arctic waters. I will read the second paragraph of that preamble.

And whereas Parliament at the same time recognizes and is determined to fulfil its obligation to see that the natural resources of the Canadian arctic are developed and exploited and the arctic waters adjacent to the mainland and islands of the Canadian arctic are navigated only in a manner that takes cognizance of Canada's responsibility for the welfare of the Inuit and other inhabitants of the Canadian arctic and the preservation of the peculiar ecological balance that now exists in the water, ice and land areas of the Canadian arctic;

That statement was written in 1970 and it is more so today. It is clear what Parliament said. Preambles like this are unique and uncommon in most pieces of legislation. We need to look at that. This position has been set out for 37 years and no one has challenged it. I think that is the challenge we have as a nation. When travelling to the Arctic, I urge you to look at how we balance the use of the waters with a very unique and sensitive ecosystem. That is the challenge. We have the opportunity in this country to get it right. We are looked at throughout the Arctic

territoire, des connaissances traditionnelles et de la technologie moderne. Elle est là la recette secrète de la façon dont le Canada pourra exercer sa compétence et sa souveraineté. Il sera très important, quand vous sillonnerez l'Arctique, de parler avec les gens sur place et de chercher des façons de régler ces problèmes.

Par exemple, le centre de recherches pour la défense est en train d'ériger, dans le détroit de Lancaster, des structures qui seront munies de caméras cet été. L'un des problèmes, c'est que ce projet se déroule dans une aire de mise bas de l'ours polaire. Il se trouve que les ours polaires se plaisent à pénétrer dans les édifices et l'on peut bien disposer d'une caméra haute technologie, mais quand un ours décide de lui asséner un coup de patte, il donne raison à Churchill qui a dit : « Que la stratégie soit belle est un fait, mais n'oubliez pas de regarder le résultat. »

Comme je suis originaire de la Nouvelle-Écosse et que j'ai résidé longtemps en Colombie-Britannique, j'ai tendance à adopter un point de vue pratique. Dans l'Arctique, il convient de garder l'esprit ouvert et d'intégrer la technologie aux pratiques traditionnelles. Je tenais à vous le souligner.

L'autre aspect sur lequel je désire attirer votre attention, avant que nous ne passions à la question de la recherche et du sauvetage, est le préambule de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques qui se trouve à la page 3 de mon document que je ne vais pas vous lire. Il comporte neuf pages environ et vous sera distribué en début de soirée, mais je vais en souligner certains passages.

Le président : Nous ne l'avons qu'en anglais. Il sera distribué, mais nous avons votre exposé en PowerPoint.

M. Spears : Je crois savoir que ce passage a été traduit, je vais le lire pour mémoire, parce que j'estime que c'est une question très importante que l'on néglige trop souvent. Je pratique le droit de la mer depuis 20 ans. Il est important que votre comité se penche sur ce texte de loi qui énonce très clairement la position canadienne vis-à-vis de la nature unique des eaux arctiques. Je vais vous lire le deuxième paragraphe du préambule.

que le Parlement a, à la fois, conscience et l'intention ferme de s'acquitter de son obligation de veiller à ce que les ressources naturelles de l'Arctique canadien soient mises en valeur et exploitées et à ce que les eaux arctiques contiguës au continent et aux îles de l'Arctique canadien ne soient ouvertes à la navigation que d'une façon qui tienne compte de la responsabilité du Canada quant au bien-être des Inuit et des autres habitants de l'Arctique canadien et quant à la conservation de l'équilibre écologique particulier qui existe actuellement dans les zones que forment les eaux, les glaces et les terres de l'Arctique canadien,

Cette déclaration, qui a été rédigée en 1970, conserve toute son actualité. La position du législateur à l'époque était claire. Des préambules de ce genre sont uniques et rares. Il faut s'y intéresser. Cette position a été formulée il y a 37 ans et personne ne l'a contestée depuis. Eh bien, j'estime qu'il est là le défi que nous devons relever en tant que nation. Quand vous serez dans l'Arctique, je vous exhorte à examiner la façon dont nous équilibrons l'utilisation des eaux et l'écosystème tout à fait unique et sensible du Nord. Le voilà le défi. Nous avons l'occasion de

Council as a leader in ocean issues. We led the negotiations at the Law of the Sea. I continue to hear that the sky is falling with respect to sovereignty, but this is an opportunity for Canada. We can strike the balance.

I will now return to my PowerPoint presentation and go through it.

With melting sea ice driven with climate change, we are basically a speed bump, to use the vernacular, on commercial shipping routes. We need to have in place the ability to respond and exercise our sovereign rights over our waters. No one challenges our right to the territory or to the islands, but they do challenge the ability — and this is the point I want to stress here tonight — to control activities within our waters. That is the issue. When we talk about sovereignty, no one is saying those islands are not Canadian or that the sea ice is not Canadian, but the countries are saying, “We have a right to transit passage to go through there when we see fit.” The challenge we have in the international community is to look at all these conflicting issues and to develop a Made-in-Canada approach to come right back to the Arctic Waters Pollution Prevention Act and to maintain that ecological balance.

When the ice was thick, and it was there for much of the year, there was not much traffic. All of a sudden, as we saw last summer, there was no ice on the Northwest Passage. This was hit home to me in 2000 when Sergeant Ken Burton took the patrol vessel *Lindsay*, a lightly built aluminum RCMP patrol vessel. There is one on the East Coast that does a lot of work through St. Pierre and Miquelon. There was an issue of what would happen with that vessel if it got stuck in the ice. The CBC has in their archives an interview of Sergeant Burton when he returned to Victoria. In 2000, he said that they saw no ice. He said, “I urge the politicians and scientists to pay attention because there is no ice.” That was in 2000. In 2008, again we have no ice in the Northwest Passage.

Technologically, it is possible with ship design for vessels to transit the Northwest Passage. The question becomes: Is it financially possible because there are commercial restraints with marine insurance and it is too costly to do so? Once that ice starts to melt, people will look — especially now with rising oil prices — to see if this may be a feasible route. We will start transiting this. If you go from Southeast Asia to northern Europe, you can save 4,000 or 5,000 kilometres, depending on which route you take. That means time and money. That is what we as a nation must be cognizant of — namely, international constraints that are upon us.

faire ce qu’il faut. Tous les membres du Conseil de l’Arctique considèrent que le Canada est un chef de file dans les questions intéressant les océans. C’est nous qui dirigeons les négociations du droit de la mer. Je continue d’entendre des gens dire que le glas de notre souveraineté a sonné, mais je vois plutôt une occasion pour le Canada et nous pouvons parvenir à un équilibre.

Je vais à présent reprendre mon exposé en PowerPoint pour le parcourir.

Alors que la fonte des glaces s’accélère sous l’effet du changement climatique, les glaces dérivantes ont un effet ralentisseur sur la navigation commerciale. Nous devons pouvoir intervenir et faire respecter notre souveraineté dans nos eaux. Personne ne conteste nos droits sur le territoire et sur les îles, mais il y en a qui contestent notre capacité — et c’est ce sur quoi je vais insister cet après-midi — à contrôler les activités qui se déroulent dans nos eaux. Voilà le problème. Quand on parle de souveraineté, personne ne dit que les îles ne sont pas canadiennes ou que la mer prise par les glaces n’est pas canadienne, mais il y a des pays qui affirment avoir le droit d’emprunter le passage du Nord-Ouest comme bon leur semble. Le défi que nous avons à relever face à la communauté internationale consiste à présent à considérer ces positions conflictuelles et à trouver une approche canado-canadienne qui reprenne les fondements mêmes de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques afin de maintenir l’équilibre écologique.

À l’époque où les glaces restaient épaisses pendant presque toute l’année, le trafic était limité. Soudain, comme nous avons pu le constater l’été dernier, le passage du Nord-Ouest s’est libéré. Cette situation m’avait frappé dès 2000 quand le sergent Ken Burton de la GRC avait emprunté le passage à bord de son navire de patrouille, le *Lindsay*, petit bâtiment à coque d’aluminium. Il y a une embarcation de ce genre sur la côte Est qui sillonne les eaux au large de Saint-Pierre-et-Miquelon. On se demandait ce qui serait arrivé si le *Lindsay* était resté pris par les glaces. Le réseau anglais de Radio-Canada a conservé l’entrevue du sergent Burton à son retour à Victoria. En 2000, il annonçait déjà qu’il n’y avait plus de glaces et lançait un cri d’alarme : « J’exhorte les politiciens et les scientifiques à faire très attention à ce qui est en train de se produire, parce qu’il n’y a plus de glaces », disait-il. Ça, c’était en 2000. En 2008, la glace a de nouveau disparu du passage du Nord-Ouest.

Il est maintenant technologiquement possible de concevoir des bâtiments aptes à emprunter le passage du Nord-Ouest. La question est donc de savoir s’il est économiquement envisageable de naviguer dans le passage du Nord-Ouest parce que les assurances maritimes sont trop coûteuses. Cela étant, comme les glaces sont en train de fondre, les gens vont commencer à se dire que cette route est tout à fait praticable, surtout lorsqu’on tient compte du prix du pétrole qui ne cesse de monter. Le passage sera donc ouvert à la navigation. Selon la route empruntée, on peut réduire de 4 000 ou 5 000 kilomètres le trajet permettant de relier l’Asie du Sud-Est au Nord de l’Europe. Or, le temps c’est de l’argent. Notre pays doit tenir compte de cette réalité des contraintes internationales.

On page 3 in my PowerPoint presentation, I have touched on the exercise of Canadian jurisdiction. This will require a whole-of-government response which cuts across all federal departments and must involve the territories, the northern communities and the Inuit. I know your committee has looked at the role of the Coast Guard and you have heard from the director general of marine safety for Transport Canada, Bill Nash, but these agencies must work together. The Canadian Ice Service provides ice information for vessels. In the Arctic, we have these nodes and clusters.

One summer in 1980, I worked with the wildlife service on Digges Islands. From a marine law perspective, I cannot tell you what a sea bird is worth, but I can tell you what 800,000 smell like. You can hear the noise 10 miles away. In the waters where these vessels might transit, we have important seabird nesting areas, for example, in the entrance to the Northwest Passage and Lancaster Sound. There are beluga whales and polar bear dens where commercial traffic wants to enter. We have to look at that and find out how to exercise our jurisdiction in order to protect the environment and the people. That is the challenge. That will take a response across the whole of government. It cannot be left to the Department of National Defence, DND, the Canadian Coast Guard or to marine safety.

As you travel to the North, you will find that getting around is a real problem. If you have to go aboard a ship to the Northwest Passage tomorrow, you will encounter all kinds of problems trying to get out to that vessel. If you are going by air, you may have to use small vessels, the Inuit community or the Canadian Rangers. It would take a holistic response.

One of the things I want to congratulate your committee on is the important work you are doing on the Arctic. Trying to work through this subject, you will find that it is spread out over a wide area. It is not just one discipline. You cannot go to a nice book to read about it. I brought a couple of things that the Government of Canada has published. There is no one source of any of this information. Your committee testimony and the materials you are maintaining on the website is probably the best in Canada. I have been researching and looking at Arctic issues. You have people talking about the international legal aspects of it; little is written on the shipping side of things. We have heard a lot recently with RADARSAT and marine domain awareness. This needs to be brought together. You when you travel to the North, I urge you to look at some of these issues and to talk to the local people. You have heard a variety of testimony. I understand you will be boarding a Coast Guard icebreaker. Talk to these people. We need to find practical solutions.

I have talked a bit about the Arctic Waters Pollution Prevention Act. By way of example, off the Labrador coast in West Greenland presently, there are vessels fishing. There are

À la page 3 de mon exposé en PowerPoint, je parle de l'exercice de la compétence du Canada. Pour cela, il faudra appliquer une réponse pangouvernementale faisant intervenir tous les ministères fédéraux, de même que les territoires, les collectivités du Nord et les Inuits. Je sais que votre comité a déjà examiné le rôle de la Garde côtière et que vous avez accueilli le directeur général de la sécurité maritime à Transports Canada, Bill Nash, mais il faut que ces organismes travaillent ensemble. Le Service canadien des glaces transmet des données sur les glaces à l'intention des navires. Dans l'Arctique, on a donc tous ces noyaux et toutes ces grappes.

Durant l'été 1980, j'ai travaillé au service de la faune sur l'île Digges. Mon point de vue de juriste du droit de la mer ne me permet pas de vous dire ce que vaut un oiseau marin, mais je peux vous parler de l'odeur que dégagent 800 000 oiseaux de ce type. On les entend à 10 milles de distance. Les eaux sont sillonnées par des navires qui transitent par d'importantes aires de nidation d'oiseaux marins, comme dans l'entrée du passage du Nord-Ouest ou dans le détroit de Lancaster. Il y a aussi des secteurs, fréquentés par le béluga et par l'ours polaire, que la marine marchande voudrait emprunter. Il faut tenir compte de cela pour savoir comment exercer notre compétence afin de protéger l'environnement et la population. Il est là le grand défi. Pour le relever, il faudra que le gouvernement fasse bloc dans son intervention. On ne peut s'en remettre uniquement au ministère de la Défense nationale, à la Garde côtière ou à la sécurité maritime de Transports Canada.

Quand vous serez dans le Nord, vous vous rendrez compte qu'il est extrêmement difficile de s'y déplacer. Pour embarquer à bord d'un navire qui croise dans le passage du Nord-Ouest, on se heurte à toutes sortes de problèmes. Pour voyager par avion, il peut être nécessaire d'emprunter d'abord une petite embarcation des Inuits ou des Rangers canadiens. Il faudrait donc adopter une démarche globale.

Je tiens à féliciter votre comité pour le travail important que vous accomplissez au sujet de l'Arctique. Vous vous apercevrez que ce sujet comporte de multiples facettes et qu'il n'intéresse pas une seule discipline. Vous ne trouverez pas un seul bon ouvrage qui y soit entièrement consacré. J'ai apporté deux ou trois publications du gouvernement du Canada, parce qu'il n'existe pas de source d'information unique à ce sujet. Les témoignages que vous avez recueillis et les documents que vous avez versés sur votre site Internet constituent sans doute la meilleure source d'information sur ce thème au Canada. J'effectue des recherches sur ce qui se passe dans l'Arctique. Il y a des spécialistes du droit international appliqué à cette question, mais il existe peu d'écrits sur la navigation dans l'Arctique. Récemment, il a beaucoup été question de RADARSAT et de la connaissance du domaine océanique. Il faut regrouper ces deux aspects. Quand vous irez dans le Nord, je vous exhorte à vous pencher sur ces questions et à parler avec les populations locales. Vous avez recueilli toute une diversité de témoignages. On m'a dit que vous monteriez à bord d'un brise-glace de la Garde côtière. Eh bien, parlez à ces gens-là. Il faut trouver des solutions pratiques.

Je vous ai un peu parlé de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Prenons l'exemple des bateaux de pêche qui croisent au large de la côte du Labrador, dans le

75 major cruise ship vessels planned for off the West Greenland area. That will bring 150,000 passengers. For any of you who have followed the history of the *Titanic* and the awareness of icebergs and their danger, these vessels must dodge icebergs. Are they entering the Canadian 200-mile limit? I do not know, but that presents a real problem.

As well, 300 polar flights cross the North every day. When I talk about these passenger vessels, they are not expedition cruise ships. These are major vessels with 2,000 to 3,000 bodies on ship. We have witnessed the *MS Explorer* sinking off Antarctica. That was a small vessel. Luckily, a Norwegian vessel was alongside, a vessel of opportunity. Those people were still in lifeboats. That vessel frequented Canadian waters. It was in the Arctic.

We have had groundings of vessels in the Arctic. Victor Santos-Pedro, one of your previous witnesses, testified to one that occurred some years ago. These vessels are out there. We have all this activity just off the Greenland coast. What is our search and rescue capability? These are real, live, substantive issues that I urge you to consider.

As I said, I come here as an individual but having been involved in many of these issues. In my presentation, I tried to narrow this down. The Coast Guard has a huge role to play as do other departments. I want to look at this through the lens of search and rescue, SAR. Canada has international obligations to provide search and rescue, and in Canada SAR is coordinated by the Department of National Defence, which operates a number of joint rescue coordination centres. It is truly an amazing operation, given the size of the territory. The Coast Guard tends to provide dedicated search and rescue vessels, and the military provides aircraft.

The distances are vast and the people are world class, and that is often overlooked. In our traditional Canadian understated way, we do not make a big deal of these rescues, but some of them are truly incredible. A *Hercules* crashed off Ellesmere Island. The SAR Techs from Greenwood jumped out at night in strong winds. That story was made into a movie entitled *Death and Deliverance*. I was personally involved in the rescue in 1980 of a research scientist, working with an Inuit guide. It is truly impressive that you can send a mayday message by radio and a day later see a Canadian Coast Guard icebreaker steaming around the corner and a *Hercules* arriving from Trenton, Ontario.

Luckily, the person wearing a climbing helmet had only 400 stitches and was back working by the end of the summer. Seeing that response has stayed with me, and I feel strongly about

Greenland occidental. On prévoit que 75 gros navires de croisière viendront de la zone du Groenland occidental. Cela représentera 150 000 passagers. Vous savez ce qui s'est passé avec le *Titanic* et à quel point les glaces dérivantes constituent un danger. Ces navires de croisière doivent donc éviter les icebergs. Vont-ils pénétrer dans la limite canadienne de 200 milles? Je ne sais pas, mais on peut y voir un véritable problème.

Par ailleurs, plus de 300 vols empruntent les routes polaires quotidiennement. Les bâtiments de passagers dont je parle ne sont pas des navires d'expédition. Ce sont de très gros bateaux pouvant accueillir 2 000 ou 3 000 passagers chacun. On sait ce qui s'est passé lors du naufrage du *MS Explorer* dans l'Antarctique. C'était un petit bâtiment. Heureusement, un navire norvégien qui croisait non loin de là a pu porter secours aux passagers qui étaient montés à bord de radeaux de sauvetage. Le *Ms Explorer* a souvent fréquenté les eaux canadiennes, dans l'Arctique.

Des navires se sont échoués dans l'Arctique. Victor Santos-Pedro, qui a témoigné précédemment, vous a parlé d'un de ces naufrages qui s'est produit il y a quelques années. Cet océan est sillonné par les navires. Il y a une importante activité au large de la côte du Groenland. De quels moyens disposons-nous en recherche et sauvetage? Je vous exhorte à tenir compte de ces problèmes non négligeables, bien réels et d'actualité.

Comme je le disais, je témoigne à titre personnel, mais il se trouve que j'ai beaucoup travaillé dans ce genre de dossier. Dans mon exposé, j'ai essayé de circonscrire le sujet. La Garde côtière a un rôle très important à jouer, tout comme les autres ministères. Je vais aborder cette question sous l'angle de la recherche et du sauvetage, SAR. Le Canada se doit, en vertu de ses obligations internationales, d'assurer des services de recherche et de sauvetage grâce à la SAR, qui est coordonnée par le ministère de la Défense nationale, par le truchement d'un certain nombre de centres de coordination de recherche conjoints. La superficie de notre territoire en fait une opération extraordinaire. La Garde côtière exploite des bâtiments spécialisés en recherche et sauvetage, quant à l'armée, elle fournit les avions.

Les distances sont énormes, mais les spécialistes de la SAR sont de calibre international, ce que l'on oublie souvent. Avec notre approche euphémique typiquement canadienne, nous ne faisons pas grand cas de ces opérations de recherche, mais il y en a qui sont tout à fait incroyables. Par exemple, un *Hercules* s'était écrasé au large de l'île d'Ellesmere. Les techniciens SAR de Greenwood ont sauté de nuit et par vents forts au point que leur exploit a été porté à l'écran dans un film intitulé *Death and Deliverance*. J'ai personnellement participé à une opération de sauvetage en 1980 pour porter secours à un scientifique, en compagnie d'un guide inuit. C'est tout de même étonnant quand on sait qu'on peut envoyer un appel au secours par radio et que le lendemain un brise-glace de la Garde côtière pointe sa proue à l'horizon et que vous êtes survolé par un *Hercules* de Trenton.

Heureusement, dans le cas qui nous intéresse, la victime portait un casque d'alpiniste, elle a pu s'en sortir avec 400 points de suture seulement et réintégrer son poste à la fin de l'été. Je n'ai pas

this. When you travel to the Arctic, you think about this, with more and more commercial activity occurring.

The response to an oil spill would be the same as for a search and rescue. It takes a coordinated team effort to make this happen.

My next slide shows some of the communities. Because of Mercator projection, we think that the Arctic is "up there," but we need to change our focus. This photograph is taken looking down at the North Pole. As an aside, much interest has been generated by the Soviets putting a capsule on the seabed at the North Pole. The reality is that Canada has already been to the North Pole.

In 1994, the *Louis S. St-Laurent* with a U.S. Coast Guard icebreaker, the *Polar Star*, transited the North Pole. In the Institute of Ocean Sciences at Patricia Bay, British Columbia, there are core samples that were taken at the seabed at the North Pole. We did that 10 years ago. This is something Canadians need to know about. We are world class when it comes to ocean science and search and rescue in the North. We need to celebrate that, build on our strengths and work with the Russians. Multilateral approaches are important.

Former Prime Minister Clark made a statement after the U.S. *Polar Sea* went through the Arctic in 1985. Canada has essentially closed the Arctic Archipelago with straight baselines, and essentially those waters are internal. I want to talk to you about what we do within our backyard.

On September 10, 1985, former Prime Minister Clark stated to the House of Commons:

The Arctic is not only a part of Canada, it is part of Canadian greatness. The policy of the Canadian government is to preserve the Canadian greatness undiminished. Canada's sovereignty in the Arctic is indivisible. It embraces land, sea and ice. It extends without interruption to the seaward-facing coasts of the Arctic islands. These islands are joined and not divided, by the waters between them. They are bridged for most of the year by ice. From time immemorial Canada's Inuit people have used and occupied the ice as they have used and occupied the land. The policy of the Government is to maintain the natural unity of the Canadian Arctic archipelago and to preserve Canada's sovereignty over land, sea and ice undiminished and undivided.

That was the position in 1985, and I think it has been continued by successive governments.

There are pressures in the Arctic, and this is what has led to much attention on these issues. One is the melting ice, whether through climate change or natural variability. I do not think it makes any difference. The reality is that, as the ice decreases, people are wanting to look at these resources. There is a great deal

oublé cette intervention et j'en suis resté interpellé. Quand vous irez dans l'Arctique, je vous invite à penser à cela étant donné que l'activité commerciale ne cesse de croître dans ce secteur.

En cas de déversement pétrolier, l'intervention s'assimilerait à celle d'une opération de recherche et de sauvetage. Autrement dit, il faudrait déployer une équipe coordonnée pour contenir le déversement.

La diapositive suivante montre quelques collectivités de l'Arctique. À cause de la projection de Mercator, on pense toujours que l'Arctique est tout à côté, mais nous devons modifier nos perceptions. Cette photographie est prise depuis le pôle Nord. Soit dit en passant, quand les Soviétiques ont été déposer leur drapeau au fond de l'océan Arctique, ils ont fait la une. En réalité, le Canada était passé par là bien avant.

En 1994, le *Louis S. St-Laurent*, naviguant de conserve avec un brise-glace de la Garde côtière américaine, le *Polar Star*, était passé par le pôle Nord. À l'Institut des sciences océaniques de Patricia Bay, en Colombie-Britannique, on trouve des échantillons qui proviennent du plancher océanique au pôle Nord. Nous y étions donc il y a 10 ans de cela. Il faut que les Canadiens et les Canadiennes le sachent. Nous excellons dans les domaines des sciences océaniques et de la recherche et du sauvetage dans le Nord. Nous devons fêter cela, miser sur nos points forts et collaborer avec les Russes. Le multilatéralisme est très important.

Après le passage du U.S. *Polar Sea* dans l'Arctique, en 1985, le premier ministre de l'époque, Joe Clark a fait une déclaration. L'archipel arctique fait partie intégrante du Canada au point que ses eaux sont intérieures pour notre pays. Je vais vous parler de ce qui se passe dans notre cour arrière.

Voici ce que déclarait le premier ministre Clark à la Chambre des communes le 10 septembre 1985 :

L'Arctique fait partie intégrante du Canada, mais il contribue également à la grandeur de notre pays. Le gouvernement a pour politique de préserver cette grandeur. La souveraineté du Canada dans l'Arctique est indivisible. Elle s'étend aussi bien à la terre qu'à la mer et à la glace. Cette souveraineté s'étend sans interruption aux côtes des îles arctiques tournées du côté de l'océan. Ces îles sont rattachées, et pas divisées, par l'eau qui se trouve entre elles. Elles sont reliées la plus grande partie de l'année par de la glace. Depuis des temps immémoriaux, les Inuits du Canada utilisent et occupent la glace comme ils utilisent et occupent la terre. La politique du gouvernement consiste à maintenir l'unité naturelle de l'archipel arctique canadien et à préserver intégralement la souveraineté canadienne sur la terre, sur la mer et sur la glace.

C'était la position du gouvernement en 1985 et je crois qu'elle a été reprise par les gouvernements qui se sont ensuite succédé.

Le bassin arctique fait l'objet de pressions qui ont beaucoup retenu l'attention. L'une de ces pressions est la fonte des glaces, que ce soit à cause du changement climatique ou des écarts climatiques naturels. Cela ne fait d'ailleurs pas de différence. En réalité, à la faveur de la fonte des glaces, les gens commencent

of increased resource development in the Arctic. You will hear about that when you travel to the North. Resupply of these sites and mines is a problem. There are capacity issues with getting vessels in and resupplying communities as well.

There are also issues around hydrocarbons on the extended continental shelf and, with rising fuel costs, suddenly the Arctic shortcut looks more viable.

I do not know how they come up with these numbers, but it is estimated that 25 per cent of the world's undiscovered oil reserves are found in the Arctic Basin. This is the number that is kicked around. This slide talks about some of these issues.

On the next slide, called "Canada's Oceans Estate," the darker blue areas are the areas outside the 200-mile limit that Canada is claiming. There was recently an announcement of another \$40 million to map this area. That work is ongoing. The research icebreaker *Amundsen* has been in the western Beaufort and much of that is being mapped. We have to submit a claim to the United Nations committee to support our claim. When the Russians signed the Law of the Sea Convention, they claimed the Lomonosov Ridge, a large area that Dr. Huebert of the University of Calgary has spoken to you at length about. That is another issue that is often mixed in with the Northwest Passage.

I want to show you a snapshot of what is happening in the Arctic Basin. The next slide shows what was happening in 2004. Again, we need to think about the Arctic and ocean issues in the context of looking down at the North Pole. There is a great deal of activity. There is a lot of activity in the Russian Arctic. They have built purpose-built vessels. I think you have heard testimony about Azipods that ice break using their stern. The technology is there to go through the ice, but is it financially feasible? If someone wants to go through the Northwest Passage today, they need only sign in under the marine security regulations 96 hours beforehand. There is no requirement to get permission from Canada. They would just show up and notify NORDREG that they are coming through. I think we will see that this summer.

Again, the Russians have been promoting what they call the northeast sea route. Through Japanese and Norwegian interests, they have spent \$150 million looking at the route and various issues affiliated with that. They have spent a lot of time and effort on that. Presently only 20 per cent of the Arctic is charted to modern hydrographic standards. There are issues around transiting vessels. There is an old Nova Scotia saying and they may even say it on the Island — always keep a little water under your bottom. We do not really know in many of these routes until you put a deep draft vessel through. We saw that in the Western

à s'intéresser à la mise en valeur des ressources naturelles. L'Arctique fait l'objet d'un accroissement du développement des ressources naturelles dans l'Arctique. Vous en entendrez parler quand vous irez dans le Nord. L'approvisionnement de ces sites et de ces mines d'exploitation pose problème. En outre, on se heurte à un manque de capacité pour approvisionner les collectivités du Nord et faire passer les navires.

Et puis, à cause de la présence d'hydrocarbures dans la plate-forme continentale étendue et de l'augmentation des prix du carburant, le raccourci qu'offre l'Arctique devient de plus en plus intéressant.

Je ne sais pas d'où proviennent ces chiffres, mais on a estimé que 25 p. 100 des réserves mondiales de pétrole qui n'ont pas encore été découvertes se trouvent dans le bassin de l'Arctique. C'est le pourcentage qui circule. Cette diapositive présente tous ces problèmes.

Pour ce qui est de la diapositive suivante qui traite du domaine océanique canadien, les zones en bleu foncé correspondent à la zone située à l'extérieur de la limite des 200 milles revendiquée par le Canada. On a récemment annoncé l'injection de 40 millions de dollars afin de dresser la carte de ce secteur. Le travail a commencé. Le brise-glace de recherche *Amundsen* se trouve actuellement dans la partie occidentale de la mer de Beaufort où se déroule l'essentiel de ce travail. Nous avons envoyé un document au comité des Nations Unies à l'appui de notre revendication. Quand les Russes ont signé la Convention sur le droit de la mer, ils ont revendiqué la dorsale Lomonosov, cette vaste chaîne de montagnes sous-marine dont vous a beaucoup parlé M. Huebert, de l'Université de Calgary. C'est un autre sujet que l'on confond souvent avec la question du passage du Nord-Ouest.

Je vais vous montrer un aperçu de la situation dans le bassin de l'Arctique. La diapositive suivante vous montre ce qui se passait en 2004. Cette vue est de nouveau prise depuis une verticale du pôle Nord. L'activité est intense dans ce secteur. Il y a beaucoup d'activités dans l'Arctique du côté russe. Les Russes se sont dotés de bâtiments spécialisés. On vous aura, je pense, parlé de l'Azipod qui brise la glace par la poupe. La technologie brise-glace existe, mais est-elle financièrement viable? Quand on veut passer par le passage du Nord-Ouest, il suffit de signaler ses intentions, 96 heures plus tôt, en vertu du Règlement sur la sécurité maritime. Il n'est pas nécessaire d'obtenir la permission du Canada. Un navire devrait simplement se présenter et aviser l'organisation NORDREG qu'il va emprunter le passage. C'est ce qui va se passer cet été.

Les Russes ont fait la promotion de ce qu'ils appellent la route maritime du Nord-Est. En collaboration avec des intérêts japonais et norvégiens, ils ont dépensé 150 millions de dollars pour explorer cette voie et étudier les différents problèmes qu'elle soulève. Ils ont consacré beaucoup de temps et d'efforts à cette tâche. Comme 20 p. 100 seulement de l'Arctique a été cartographié selon les normes hydrographiques modernes, les navires qui empruntent cette voie éprouvent des difficultés. Comme le dit un vieux dicton néo-écossais, il faut toujours prendre soin d'avoir un minimum d'eau sous la quille. On ne sait

Arctic with the pingos in the Beaufort Sea when the *Manhattan* went through — there were all these submerged pingos that were below the surface and were not showing up on any of these charts. We have a lot of work to do in the Arctic. It is something that, if we are serious about, we need a whole-of-government response. It has started but, again, we need to get thinking around some of these issues.

The other thing I wanted to show you is a maritime Arctic of the future. I was at a conference in Edmonton talking on Arctic shipping. By the way, there is a Port of Edmonton and it has a ship's registry. The *Terry Fox*, Canada's second largest icebreaker, was originally registered in that port when it was operated by Dome Petroleum. However, there is much talk about actually going right across the Pole, and the head of the Canadian Ice Service said we cannot predict what will happen this year. All of the predictive models for climate change are not helpful. We do not know what will happen.

One thought is that vessels would actually transit right across the top of the Pole, called the transpolar route, and bypass the Northwest Passage. We do not know. Again, that would have incredible importance for Canada — if there were pollution incidents, how would we respond, or if vessels got into trouble and drifted into the Canadian archipelago. Either way, whether we see a development of a transpolar route or a route through the Arctic Archipelago, we have to be ready for this.

To give an overview, that brings me to looking at the concrete examples of the Arctic. One of the issues around jurisdiction, and exercising jurisdiction, is it does not occur in a vacuum. I mentioned search and rescue earlier. We can use that to buttress Canada's claim to the Arctic, and it is merely one function of a sovereign nation.

Arctic SAR is not without its challenges and Canada has pioneered the development of Arctic SAR. We can be proud as a nation of our expertise and the heroism and professionalism of the volunteer search and rescue members who make SAR work in one of the world's most hostile environments. This discussion — and I want to focus in on Goose Bay to come back to in using this as a tangible example — could equally apply to marine pollution response, aids to navigation, enforcement of Canadian shipping legislation, our salvage capability, marine domain awareness and hydrographic charting, to name a few of Canada's exercises of jurisdiction related to in-transit international shipping. All of these items require Canada to take a positive step.

pas vraiment ce que vaudront tous ces axes auxquels on songe tant qu'on n'y fera pas passer de navires à grand tirant d'eau. On a vu ce qui est arrivé dans l'Arctique de l'Ouest, à cause des pingos dans la mer de Beaufort, lors du passage du *Manhattan*. Tous ces pingos submergés, à fleur d'eau, ne sont pas indiqués sur les cartes. Il y a beaucoup de travail à faire dans l'Arctique. Si nous sommes vraiment sérieux à ce sujet, il faudra que tout le gouvernement se mobilise. Les choses ont commencé, mais nous devons à sérieusement réfléchir à tous ces problèmes.

Je vais aussi vous montrer ce à quoi pourrait ressembler l'Arctique maritime de demain. J'ai assisté à une conférence à Edmonton au sujet de la navigation dans l'Arctique. Soit dit en passant, il y a un port à Edmonton qui a un registre maritime. Le *Terry Fox*, deuxième plus gros brise-glace canadien, a d'abord été immatriculé dans ce port quand il était exploité par Dome Petroleum. Quoi qu'il en soit, le passage direct par le pôle fait beaucoup parler actuellement et le responsable du Service des glaces canadien a déclaré qu'il était impossible de prédire ce qui se passerait cette année. Tous les modèles de prévisions de changement climatique sont inutiles. On ne sait pas ce qui va se passer.

Certains croient que les navires pourront transiter par le pôle même suivant la route dite transpolaire et qu'ils éviteront donc le passage du Nord-Ouest. On ne le sait pas. De toute façon, cela aussi serait d'une importance retentissante pour le Canada parce que, en cas d'incident provoquant une pollution, il y a lieu de se demander comment on réagirait. Même chose si un bâtiment était en difficulté et dérivait vers l'archipel canadien. D'une façon ou d'une autre, que ce soit la route transpolaire ou la route passant par l'archipel arctique qui s'ouvre, nous devons être prêts.

Cela vous donne un aperçu qui m'amène à vous parler d'exemples concrets concernant l'Arctique. L'un des problèmes auxquels nous sommes confrontés concerne la compétence et l'exercice de notre compétence nationale, parce que rien de cela ne se fait en vase clos. Tout à l'heure, je vous ai parlé de la recherche et du sauvetage. Nous pourrions nous appuyer sur ces éléments pour étayer notre revendication sur l'Arctique, mais la SAR n'est qu'une des fonctions d'un État souverain.

La recherche et sauvetage dans l'Arctique ne va pas sans soulever de problèmes et le Canada a été un pionnier dans la mise au point de techniques SAR dans cette région. Nous pouvons nous enorgueillir de notre compétence dans ce domaine ainsi que de l'héroïsme et du professionnalisme des membres bénévoles de la recherche et du sauvetage qui interviennent dans l'un des milieux les plus hostiles du monde. Ce raisonnement — et je vais plus particulièrement parler de Goose Bay pour m'en tenir à un exemple concret — pourrait tout aussi bien s'appliquer à un cas d'intervention à la suite d'une pollution maritime, aux aides à la navigation, à l'application de la loi canadienne sur la navigation, à notre capacité SAR, à la connaissance du domaine océanique et à la cartographie hydrographique, pour ne nommer que quelques applications de la compétence canadienne aux navires étrangers transitant par l'Arctique. Le Canada devra adopter des mesures concrètes sur tous ces plans.

Over time, there will be increased marine traffic, including cruise vessels. We will see cruise vessels, especially in the changing world security regime. Vessels will want to come into Canadian waters. The cruise ship industry on the West Coast is a major industry, moving almost 1 million people. That really grew out of the *Achille Lauro* incident in 1985. People wanted to be on a cruise in a safe environment.

One of the problems in Alaska now is congestion. Companies are looking at the Labrador coast. We are seeing more cruise ships coming into Nova Scotia and Quebec City. We are seeing more and more of them, and on the northern Labrador coast, Hudson Strait is a unique environment. The Makivik Corporation runs Cruise North Expeditions. They are running cruises in Hudson Strait and Hudson Bay. There is a lot of history there. Henry Hudson first went there in 1620. There is wildlife, there are villages, and all these issues and attractions make people want to come and pay a lot of money.

When it comes to providing search and rescue capability, we need assets, we need facilities, and we need to work as a whole-of-government response. As I indicated earlier in the slides, search and rescue is a DND-led response, but it will take a team effort among a variety of different departments and the coastal communities working together.

Changing geographical forces driven by a changing world economy and global climate change makes the strategic importance of Goose Bay, for example, even more compelling. During the Cold War, Goose Bay played an important role as a base for NATO and NORAD in the defence of Canada and that importance continues today. We saw that with 9/11. The flights were diverted. Having that runway and the capability there is important.

We fast-forward to 2008 and new geopolitical forces are at play, partly driven by climate change causing the sea ice to diminish. I set this out in my paper in detail. The strategic importance of Goose Bay is useful, and I have listed them out in seven headings. First, it could be used as a staging area for CP-140 flights. I have uploaded an article on the CP-140 flights which are important for Arctic sovereignty. The less time spent in the air the better. You have hangars and all those facilities there. One of the issues we have is maintaining awareness of what is happening in our Arctic. That is one role for Goose Bay.

We have offshore development occurring on the Labrador shelf. We have cruise ships. Again, that base is important for vessels, for aircraft supporting vessels. Transport Canada operates a number of Dash 8 aircraft flying around the

Avec le temps, on assistera à une augmentation du trafic maritime, notamment du trafic de bateaux de croisière, surtout à cause de la réalité changeante associée à l'évolution de la sécurité dans le monde. Les navires étrangers voudront emprunter les eaux canadiennes. Avec près d'un million de passagers, le secteur de la navigation de croisière sur la côte Ouest est une industrie de premier plan. Tout cela découle de l'incident de l'*Achille Lauro* en 1985. Ceux qui voyagent à bord d'un navire de croisière veulent se trouver en sécurité.

Le gros problème, c'est que la route de l'Alaska est congestionnée. Les compagnies s'intéressent à la côte du Labrador. De plus en plus de bateaux de croisière croisent au large de Nouvelle-Écosse et viennent à Québec. Il y en a de plus en plus, de même que sur la côte Nord du Labrador, dans le détroit d'Hudson qui présente un milieu tout à fait unique. La Société Makivik exploite Cruise North Expeditions qui organise des croisières dans le détroit d'Hudson et dans la baie d'Hudson. Voilà une région chargée d'histoire depuis qu'Henry Hudson y est allé pour la première fois en 1620. On y trouve une faune intéressante, des villages et bien d'autres attractions qui font que les touristes veulent aller visiter le coin et y dépenser beaucoup d'argent.

Pour ce qui est de la capacité en recherche et sauvetage, nous devons avoir les moyens nécessaires et bénéficier d'une intervention pangouvernementale. Comme je le disais, c'est le MDN qui coordonne les missions de SAR, mais il faudra que de nombreux ministères coordonnent leurs actions et collaborent avec les collectivités locales.

Les forces géopolitiques changeantes, sous l'effet d'une économie mondiale en pleine évolution et du changement climatique planétaire, font que Goose Bay revêt une importance stratégique de plus en plus grande. Durant la guerre froide, Goose Bay a joué un rôle très important en tant que base de l'OTAN et du NORAD pour assurer la défense du Canada, importance qui demeure aujourd'hui. Nous avons vu l'utilité de ce rôle lors des attentats du 11 septembre. Les vols internationaux ont été détournés. Il a donc été important de disposer de la piste et d'une certaine capacité d'accueil sur place.

Quelques années plus tard, en 2008, de nouvelles forces géopolitiques interviennent, en partie sous l'effet du changement climatique qui a provoqué une récession des glaces. J'en parle en détail dans mon document. L'importance stratégique de Goose Bay n'est pas négligeable et j'en traite sous sept rubriques. Tout d'abord, Goose Bay pourrait permettre d'accueillir les CP-140. J'ai téléchargé un article vantant les mérites du CP-140 pour assurer notre souveraineté sur l'Arctique. Moins nous passons de temps en vol et mieux c'est. Il y a des hangars et d'autres installations à Goose Bay. Par ailleurs, nous devons demeurer sensibilisés à ce qui se passe dans l'Arctique et c'est l'un des rôles que Goose Bay pourrait remplir.

On connaît le type d'exploitation pétrolière qui se déroule sur le plateau continental du Labrador. Dans ce secteur, il y a des navires de croisière. Goose Bay constitue une base importante pour les navires et pour les avions qui appuient le trafic.

Canadian coast, as well as the Arctic. The Provincial Airlines of Newfoundland operate a variety of fisheries patrols. Having that air base is important, and also for offshore supply.

Again, we have heard in the media about the use of UAVs. There is a lot of discussion of how they will save all of the problems and give us domain awareness. The experience has been that UAVs need to be used in conjunction with the Mark 1 Eyeball and, again, Goose Bay could be used for that purpose.

With RADARSAT-2, we need to integrate that earth imagery information into Arctic domain awareness. We need to pull that together because, at present, that resides in a number of federal departments. It is important for search and rescue; it is not just for military use.

I was at a conference where a Norwegian expert indicated that satellites are probably the most important tool for climate change research in order to monitor sea ice. That all needs to be brought together and, again, in the case of Goose Bay, having the ability to base UAVs there makes a lot of sense.

The other issue that needs to be looked at, and I urge your committee to look at as you are travelling to the Arctic, is the Canadian Rangers. They are a reserve unit of the Canadian Forces, predominantly an army-led unit but they do not have a marine component. That is something that needs to be examined. When it comes to search and rescue, they can support other government departments, whether it is marine safety going out to a vessel, an oil spill or search and rescue. Having that capability is a key aspect to the Rangers. Again, Goose Bay would be a place where this training could take place.

We need fixed-wing search and rescue aircraft. Those could be deployed at Goose Bay or in other locations. That is something your committee needs to look at as well. The other thing we need to look at is the use of a centre for search and rescue. Right now, it is across a number of departments. There is something called the National Search and Rescue Secretariat.

We need to bring people together. It has been my experience in dealing with marine incidents predominantly on the West Coast but also on the East Coast that, when people have a working relationship, things get done.

Transports Canada exploite un certain nombre de Dash 8 qui patrouillent le long des côtes canadiennes, de même qu'au-dessus de l'Arctique. Provincial Airlines, de Terre-Neuve, effectue des missions de surveillance des pêches et il est donc important de disposer d'une base aérienne à Goose Bay, outre que celle-ci peut servir à ravitailler des installations au large.

J'en reviens à la question des véhicules aériens télépilotes dont on a entendu parler dans les médias. On a beaucoup parlé de la façon dont ces drones pourraient nous permettre de régler un certain nombre de problèmes notamment en matière de surveillance du domaine maritime. À l'expérience, on a constaté qu'il faut exploiter les drones en conjonction avec le Mark 1 Eyeball, et Goose Bay serait un emplacement idéal pour favoriser ce genre d'opération.

Avec RADARSAT-2, nous allons utiliser les données d'imagerie terrestre pour connaître le domaine arctique. Il nous faut regrouper ce genre d'information qui, à l'heure actuelle, est détenue par différents ministères fédéraux. Elle est importante pour la recherche et le sauvetage et pas uniquement à des fins militaires.

J'ai assisté à une conférence où un expert norvégien a dit que les satellites sont sans doute l'instrument le plus important dans la recherche sur les changements climatiques parce qu'ils permettent de contrôler les glaces océaniques. Il faut donc rassembler toutes ces données et pour en revenir à Goose Bay, il serait logique de pouvoir lancer des véhicules aériens télépilotes à partir d'une base locale.

L'autre aspect sur lequel il convient de s'attarder, et j'exhorte votre comité à s'y intéresser quand il sera dans l'Arctique, c'est la question des Rangers canadiens. Il y a bien une unité de la réserve des Forces canadiennes dans le Nord, mais celle-ci est essentiellement composée d'effectifs de l'élément terre et pas de l'élément mer. Il va falloir repenser à cela. Dans le cas de la recherche et du sauvetage, les Rangers canadiens peuvent être appelés à donner un coup de main aux autres ministères fédéraux, que ce soit pour assurer la sécurité maritime auprès d'un navire en détresse ou pour intervenir en cas de déversement pétrolier ou d'une opération de recherche et de sauvetage. Il sera essentiel que les Rangers aient la capacité d'intervenir. Là aussi, Goose Bay pourrait être un lieu idéal pour assurer la formation.

Nous avons aussi besoin d'avions de recherche et de sauvetage qui pourraient être déployés à partir de Goose Bay ou d'ailleurs. Votre comité devrait également s'intéresser à cet aspect. Et puis, il y a aussi la question d'un centre de recherche et de sauvetage. Pour l'instant, cette fonction est répartie entre différents ministères et il n'existe pas de Secrétariat national de la recherche et du sauvetage.

Il faudrait regrouper tous les spécialistes de la SAR. À l'expérience, à la faveur d'incidents sur la côte Ouest, mais aussi sur la côte Est, j'ai constaté qu'on obtient de meilleurs résultats quand les gens entretiennent des relations de travail.

You heard Mike Turner, the former deputy commissioner of the Canadian Coast Guard, say personal relationships are important. Having Goose Bay as a centre for Arctic search and rescue as a bringing-together point of different departments could be useful.

Those are some of the uses of Goose Bay I set out in my presentation. That is just one example of one piece of exercising jurisdiction in the Arctic. Again, we need staging areas in Iqaluit and across the Arctic for increased search and rescue, having dedicated aircraft stationed and getting the local communities more involved.

At the end of the day, the issue of Canadian sovereignty will be dealt with by bringing together all of these different groups and exercising jurisdiction. It is not enough to just have Arctic patrol vessels patrolling the Arctic. We need to be able to make use of these assets and bring them together in a coordinated fashion.

Having the personal relationships and having this brought together will be key in Canada's success in the future. As the Prime Minister stated, we either lose it or use it.

This is a great opportunity for Canada to showcase its ocean expertise. I am thinking a holistic approach can be applied into ocean science, ice technology, ice monitoring and all of those issues. It is my view we should exercise Canada's Arctic jurisdiction in a manner that benefits all of Canada. We must do this in a confident way that is the result of a clear and cogent Arctic policy involving the whole-of-government response that is flexible to new developments and new challenges.

If we see the ice melting, as we did last year, we will see commercial vessels and international shipping moving through the Northwest Passage. We have to be ready for that and all the ancillary things that go with it. The Inuit must also become part of this process because they bring in valuable skills and knowledge.

In the long run, the international community, our allies and Arctic neighbours will support Canada's course of action. When it comes to the Arctic, we have to maintain and enhance our traditional leadership role. We have heard much about Hans Island. I believe there is a conference occurring right now in Greenland. That is a border dispute between neighbours.

We have to move beyond that and think about how we will regulate these activities as well as coming back to the preamble of the Arctic Waters Pollution Prevention Act and protect that unique ecological balance.

The Chair: I would like to move to questions. We have about an hour, but much of the amplification of what you said will come out in question period.

Vous avez entendu les témoignages de Mike Turner, ancien sous-commissaire de la Garde côtière canadienne, qui vous a dit que les relations personnelles sont très importantes. Il serait donc utile que Goose Bay accueille un centre de recherche et de sauvetage dans l'Arctique où seraient regroupés des effectifs appartenant à différents ministères.

Voilà donc quelles sont les différentes missions que l'on pourrait donner à Goose Bay et dont je parle dans mon exposé. Il ne s'agit là que d'un exemple de l'exercice de notre compétence sur l'Arctique. Nous avons besoin de zones d'étape à Iqaluit et un peu partout dans l'Arctique pour accroître notre capacité SAR, d'avions dédiés basés sur place, outre qu'il sera nécessaire de mobiliser les collectivités locales.

Au bout du compte, c'est en regroupant ces différents intervenants et en exerçant notre compétence que nous parviendrons à faire respecter la souveraineté du Canada. Il ne suffit pas de s'en remettre à quelques bâtiments de patrouille dans l'Arctique. Nous devons pouvoir mobiliser tous nos moyens de façon coordonnée.

Il sera important d'instaurer des relations personnelles pour réussir dans l'avenir. Comme le disait le premier ministre « ce qui ne sert pas est gaspillé ».

Le Canada a l'occasion inespérée de nous prouver sa compétence dans le domaine de la gestion des océans. J'estime qu'il serait possible d'appliquer une démarche globale dans des domaines comme la science des océans, la technologie des glaces, la surveillance des glaces et ainsi de suite. J'estime que nous devrions exercer notre compétence sur l'Arctique canadien d'une façon qui profite à l'ensemble du Canada. Nous devons le faire en tant que résultat d'une politique sur l'Arctique qui soit claire et convaincante et qui prévoie la mobilisation de tout le gouvernement dans une intervention souple axée sur le développement et la résolution des nouveaux défis.

Si les glaces de l'Arctique fondent comme l'année dernière, des bâtiments commerciaux et des navires battant pavillon étranger emprunteront le passage du Nord-Ouest. Nous devons être prêts à cette éventualité et à tout ce qu'elle entraînera. Les Inuits devront être mêlés à cette démarche parce qu'ils sont porteurs de compétences et de connaissances très appréciables.

À long terme, la communauté internationale, nos alliés et nos voisins de l'Arctique appuieront ce que nous allons faire. S'agissant de l'Arctique, nous devons maintenir et améliorer notre rôle traditionnel de leadership. Il a beaucoup été question de l'île Hans. Je crois que celle-ci fait actuellement l'objet d'une conférence au Groenland à cause d'un différend frontalier entre les deux voisins.

Nous devons aller au-delà de ces problèmes et penser à la façon de réglementer les activités qui se dérouleront dans l'Arctique en revenant notamment aux principes énoncés dans le préambule de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et en maintenant un équilibre écologique tout à fait particulier.

Le président : J'aimerais que nous passions aux questions. Nous avons une heure et nous pourrions amplement revenir sur ce dont vous avez parlé dans nos questions.

Mr. Spears: Certainly. I have one final thing to say. You read my mind.

This is a vast subject and it is difficult to convey in a few minutes. I am usually guided by the words of the late Justice Estey: "...be brief, be clear, and be gone."

I hope I have assisted the committee. If I can be of further assistance, I would be pleased to assist or answer questions. I urge you to take a holistic view. When you look at the Arctic, look at it as an opportunity for Canada to lead the world. Thank you.

Senator Cowan: Welcome, Mr. Spears. It was an interesting presentation. We look forward to the document that you presented.

On this "use it or lose it" phrase that you have used, I wanted to ask a few questions about NORDREG. When Dr. Pharand was here, he was asked: Why do we not make it mandatory? He speculated that it is probably because we are not in a position to enforce the regulations if they were made mandatory.

Is that your view? First, do you think they should be made mandatory?

Mr. Spears: Yes, I do. I think we need to have a robust marine domain awareness technology using cameras, the Rangers, UAVs and RADARSAT-2. One of the problems is — I will come back to your question — there is often no coordination of this data. We have seen this in the marine security area — need to know versus need to share and who is entitled to certain information. We really need to say, "This is our territory. These baselines are Canadian waters. It is Canadian sovereign territory. We want to know what is happening within those waters."

If you have non-compliance, how will you enforce that? We need air bases. How will you get out to a vessel if it is foggy, if there are no vessels of opportunity in the area? Trying to get in a twin otter and the weather is down is difficult.

I think we have the opportunity with NORDREG. It was set up as a voluntary service back in 1970. Today, what we have on vessels are AIS, automatic identification systems, which provide a chip that tells us where the vessel is. We could link that with RADARSAT-2. This is what the Norwegians do — rather than sending out patrol aircraft, they have developed technology that allows the surface tension of the water to act as a target to send aircraft to when picked up by satellite.

When we look at NORDREG, I think the issue of enforcement is one thing. I know there is a lot of discussion about making it mandatory. We need to back that up. What happens if people do not report in? Some years ago, a Chinese icebreaker

M. Spears : Très certainement et vous avez lu dans mes pensées, mais j'ai une dernière chose à dire.

C'est un vaste sujet qu'il est difficile de couvrir en quelques minutes. En général, je me laisse guider par les mots de feu le juge Estey qui a dit : « ... il faut être bref, clair, puis partir ».

J'espère avoir été utile au comité. Si je peux vous être utile de toute autre façon, j'en serai heureux ou je répondrai à vos questions. Je vous invite fortement à adopter un point de vue holistique. Quand vous songez à l'Arctique, songez à l'occasion qui est offerte au Canada de se poser en chef de file mondial. Merci.

Le sénateur Cowan : Merci, monsieur Spears. Votre exposé était intéressant. J'ai hâte de recevoir le document dont vous avez parlé.

S'agissant de la citation que vous avez reprise, « ce qui ne sert pas est gaspillé », je voulais vous poser quelques questions au sujet de NORDREG. Quand M. Pharand est venu témoigner, nous lui avons demandé pourquoi la déclaration n'est pas obligatoire. Il a dit que c'est sans doute parce que nous ne serions pas en mesure de faire respecter le règlement.

Pensez-vous la même chose? Pensez-vous qu'il faudrait rendre exécutoire l'application de NORDREG?

M. Spears : Oui. Je pense que nous devrions disposer d'une solide stratégie d'observation du domaine océanique reposant sur l'emploi de caméras, des Rangers, de drones et de RADARSAT-2. L'un des problèmes auxquels nous sommes confrontés — et j'en reviens à votre question — c'est que les données sont rarement coordonnées. Nous avons vu ce que cela donne dans le domaine de la sécurité maritime où le besoin de savoir prime sur le besoin de communiquer l'information et où il y a un problème d'accès à certaines données. Ce qu'il faut se dire, c'est qu'il s'agit de notre territoire, qu'il s'agit d'eaux canadiennes, que nous devons y exercer notre souveraineté et que nous voulons savoir ce qui se passe de ce côté-là.

Si certains ne respectent pas la réglementation, comment faire pour corriger la situation? Il nous faut des bases aériennes. Comment faire sortir un navire par temps de brouillard, s'il n'y a pas de navire de passage dans le secteur? Il est très difficile de faire décoller un Twin Otter quand le plafond est nul.

NORDREG constitue une possibilité. En 1970, tout a commencé par un service volontaire. De nos jours, les navires sont équipés d'AIS, des systèmes d'identification automatisés qui nous renseignent en permanence sur la position des bâtiments. Il serait possible d'établir un lien entre ce système et RADARSAT-2. C'est ce que font les Norvégiens et, plutôt que de faire décoller nos avions de patrouille, nous pourrions faire comme eux qui disposent d'une technologie leur permettant de ne faire intervenir leurs moyens aériens qu'en cas de réel besoin identifié par satellite.

La question de l'application de la loi est une chose dans le cas de NORDREG. Je sais qu'il a beaucoup été question de le rendre obligatoire. Il faut des ressources et se demander ce qui se passera dans le cas de bâtiments ne se signalant pas. Il y a

showed up in Tuktoyaktuk and 150 people walked up to the local RCMP detachment saying, "We are here." How do we back that up?

We need to go beyond NORDREG and think about this whole issue around marine domain awareness. Transport Canada is running patrol aircraft for ice reconnaissance for the ice service, we have the Department of National Defence flying the Auroras, and we have the Canadian Space Agency and Canadian Ice Service taking some of this data. How is that coming together? We need to expand that.

The context of security is outside your committee's mandate. However, security is everyone's business; it is an ocean issue. If you combine that with AIS, we have an opportunity to get this right if you go back to the Arctic Waters Pollution Prevention Act.

Traditionally, in Canada, when we have had a challenge throughout our history, we have always risen to that challenge. I think we can be creative and develop that. When you go north, talk to the people out on the vessels and to the Coast Guard officers. I think we have to make NORDREG mandatory, but we also need to go beyond that.

We have RADARSAT. We have all the ingredients to make a domain awareness regime but we need to back it up.

Senator Watt: This is an interesting presentation you have brought forward. I think I met you at some point at the Arctic Council meetings, possibly a few years ago.

What you brought forward to us is something that is not an easy area to put a handle on in terms of being able to identify immediate priorities. Ice disappearance in certain areas seems to be continuing. I do not think there is hope for the ice to come back in the same way that it has been accessible to us or that it has been on the planet for a number of years.

You have been involved with the Arctic Council. Do you feel the seven Arctic countries have discussed this particular matter, not in depth but have touched upon certain areas in case it becomes inevitable that it opens up and things of that nature? I have been participating in those discussions, but have never left the meetings with a good feeling that constructive work was being carried out. All it needs is for someone else to pick it up and move it forward. Right now, there is no one to do that. A lot of good materials have been put forward over the years.

The infrastructure needs of the Arctic are the most important item to be worked on, probably from an engineering perspective. If the Northwest Passage becomes accessible to other countries to channel through, we have no meaningful ship that can actually conduct a rescue operation if any problems arise in the Arctic with regard to an oil spill, for example. The United States is not equipped and neither is Canada. We are hearing bits and pieces

plusieurs années, un brise-glace chinois a accosté à Tuktoyaktuk et 150 personnes en sont descendues pour venir déclarer au détachement de la GRC : « Salut, nous voilà! » Donc, de quelles ressources avons-nous besoin pour ça?

Il faut aller au-delà de NORDREG et réfléchir à toute la question de la connaissance du domaine océanique. Transports Canada exploite une flotte d'avions consacrés à la reconnaissance des glaces pour le service des glaces et il y a aussi les *Aurora* de la Défense nationale de même que l'Agence spatiale canadienne et le Service des glaces canadien qui vont prélever des données. Il faut se demander si toutes ces données sont regroupées. Voilà ce sur quoi il va falloir insister.

La question de la sécurité échappe au mandat de votre comité, pourtant elle concerne tout le monde, et elle concerne aussi les océans. Si l'on combine cela avec l'AIS, il sera possible de faire ce qu'il faut à condition d'en revenir aux prémisses de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

Chaque fois où le Canada a été confronté à des défis dans son histoire, il a su se montrer à la hauteur et j'estime que nous pouvons faire preuve de créativité et parvenir à régler les problèmes dans ce cas également. Quand vous serez dans le Nord, allez parler avec les gens sur les navires et entretenez-vous avec le personnel de la Garde côtière. Il faut rendre obligatoire l'application de NORDREG, mais il faut aller au-delà également.

Il y a RADARSAT. Nous avons tous les ingrédients nécessaires pour posséder une véritable connaissance du domaine maritime, mais encore faut-il disposer des ressources appropriées.

Le sénateur Watt : Votre exposé était intéressant. Je crois vous avoir croisé lors de réunions du Conseil de l'Arctique, il y a quelques années.

Vous avez traité de questions à propos desquelles il n'est pas facile de dégager immédiatement un certain nombre de priorités. La disparition des glaces dans certains secteurs semble se poursuivre. Je ne pense pas qu'on puisse espérer que la glace se reformera comme par le passé et comme elle a recouvert certaines parties de la planète jusqu'à récemment.

Vous travaillez avec le Conseil de l'Arctique. Est-ce que les sept pays de l'Arctique ont parlé de cette question, pas forcément en profondeur, mais du moins est-ce qu'ils ont abordé certaines questions advenant que l'océan Arctique soit complètement dégagé? J'ai participé à de telles discussions, mais je n'ai jamais eu l'impression lors de ces réunions que l'on faisait un véritable travail constructif. Tout ce qu'il faut, c'est quelqu'un qui nous pousse à aller plus loin. Pour l'instant, il n'y a personne qui soit prêt à le faire. Au fil des ans, on a pourtant fini par disposer d'une importante documentation.

Il va surtout falloir travailler sur la question des infrastructures dans l'Arctique, et aborder la question du point de vue de l'ingénierie. Si le passage du Nord-Ouest est complètement dégagé et que des bâtiments battant pavillon étranger peuvent l'emprunter, il faut savoir que nous ne disposons d'aucun navire apte à effectuer des opérations de sauvetage en cas de problème dans l'Arctique, par exemple, comme un déversement. Les États-

about what the Russians are trying to do with the other countries in terms of raising funds to build the kind of ship they need in order to move around in the Arctic. I think the Russians are doing things that we do not know about. There is information, but it is not sufficient enough to say that we can rely on the Russians if a major oil spill takes place in the Arctic. I am not sure we can say that at this point. Where do you go?

Mr. Spears: There are a couple of good news answers to your question. First, Canada has led the way at the IMO. There has been a movement in the International Maritime Organization, and that is found on page 20 of my slides. Victor Santos-Pedro is chair of that committee. There has been movement toward development of harmonization of international regulations for ship operation and construction. The IMO has put together guidelines for ships operating in ice-covered waters. As well, the classification societies that are essentially the building codes for vessels internationally have developed a unified requirement for polar ships. I will leave with the committee a document put together by Garry Timco of the Canadian Hydraulics Centre as part of the National Research Centre, who has been looking and working with Transport Canada on ice regime rules.

In 1970, there were no ice classification rules other than for the Baltic Sea. Polar 8 means that you can go through a certain thickness of ice. The higher the number, the thicker you can go through. Canada has been working with industry and that trend is occurring internationally.

By way of an aside, the Russians want to link up the Port of Churchill with Murmansk, Russia. Last year, there was one voyage from Murmansk with fertilizer going to the Port of Churchill. The Port of Churchill wants to run a shuttle service. Some senators from the East Coast will like this. They want to run grain from Churchill into Halifax, for example, or to Sydney or Trois-Rivières to get that out of Hudson Strait and then transship it. The Russians have icebreakers available that they use commercially.

The Russians want Canada's help. That is the read I get on this. The Russians want to have partners. The United States has very little capability in their Coast Guard. They have the *Polar Star* and the *Polar Sea* which were essentially Antarctic resupply vessels. That is one of the vessels that went with the *Louis S. St-Laurent* in 1984. While up there, they were having a soccer game. The nuclear Russian icebreaker went by at 14 or 15 knots and ice was flying 14 to 15 feet in the air. I think they were showing off; I do not think that was their normal modus operandi.

Unis ne sont pas mieux équipés que nous. On entend, ici et là, parler des projets menés par les Russes qui essaient de collaborer avec d'autres pays pour obtenir des fonds afin de construire le genre de navire nécessaire pour leur permettre de patrouiller dans l'Arctique. Je crois que les Russes sont en train de faire certaines choses que nous ignorons. Nous avons bien certaines informations, mais pas suffisamment pour dire que nous pourrions nous en remettre aux Russes en cas de déversement important de pétrole dans l'Arctique. Je ne suis pas certain que l'on puisse affirmer cela pour l'instant. Qu'en pensez-vous?

M. Spears : Eh bien, j'ai deux ou trois bonnes réponses à vous fournir. D'abord, le Canada a mené le bal à l'OMI. Nous avons pris la tête d'un mouvement, au sein de l'Organisation maritime internationale, et il en est d'ailleurs question à la page 20 de mes diapositives. Victor Santos-Pedro est président du comité. Un mouvement s'est amorcé dans le sens de l'harmonisation des règlements internationaux en vue de régir l'exploitation et la construction des navires. L'OMI a adopté des lignes directrices pour les bâtiments croisant dans des eaux prises par les glaces. De plus, les sociétés de classification, qui régissent les codes internationaux de construction navale, ont adopté une exigence uniforme pour les navires polaires. Je vais vous remettre un document préparé par Garry Timco, du Centre d'hydraulique canadien, lequel dépend du CNRC, en collaboration avec Transports Canada. Ce document porte sur la régulation du trafic en fonction des régimes de glace.

En 1970, il n'existait pas de règles concernant la classification des glaces à l'exception de celles utilisées pour la mer Baltique. La définition Polar 8 signifie que l'on peut traverser une certaine épaisseur de glace. Plus ce nombre est élevé et plus l'épaisseur de glace que l'on peut franchir est importante. Le Canada collabore avec l'industrie pour améliorer la situation sur ce plan et l'on assiste à la même chose ailleurs dans le monde.

Soit dit en passant, les Russes veulent relier le port de Churchill à celui de Murmansk. L'année dernière, un vraquier transportant de l'engrais a relié Churchill à partir de Murmansk. Le port de Churchill veut exploiter un service de navette. Il y a des sénateurs de la côte Est qui apprécient cette idée, parce qu'ils voudraient faire acheminer du grain de Churchill à Halifax, par exemple, ou encore de Sydney ou de Trois-Rivières jusqu'au détroit d'Hudson où il serait transvaser à bord de navires. Les Russes ont des brise-glaces qu'ils mettent à la disposition de la navigation commerciale.

Les Russes veulent que le Canada les aide. C'est la lecture que je fais de toute cette situation. Les Russes sont en quête de partenaires. Les garde-côtes américains n'ont pas une énorme capacité. Ils ont bien le *Polar Star* et le *Polar Sea*, mais il s'agit essentiellement de bâtiments d'avitaillement de l'Antarctique. L'un de ces navires a escorté le *Louis S. St-Laurent* en 1984. Arrivés à destination, ils ont organisé un match de soccer. Le brise-glaces nucléaire russe s'est présenté là-bas à une vitesse de 14 ou 15 nœuds et la glace volait à 14 ou 15 pieds dans les airs. Je crois qu'ils en ont fait un peu trop, et que ce n'est pas leur mode de fonctionnement habituel.

On the shipping side, there is a movement on that. This is the role of this committee in your report and recommendations — namely, to look at these practical implications of moving forward and of building on the good work Transport Canada has been doing, to look at domain awareness, and to look at our neighbours in the Arctic. If anything was to happen, you will need aircraft, even to get a ship into the Arctic. This is one of the issues that make marine insurance in the Arctic very costly because underwriters do not like to have no salvage capability in the Arctic. The *Terry Fox* is an offshore icebreaking resupply vessel. It has the ability to do towage, but a lot of salvage comes down to making use of the resources that you have, vessels of opportunity and equipment. We need to plan and practice that. What would that look like? If you took an *MS Explorer* and, instead of having it off the coast of Punta Arenas, had it off Hudson Strait, what would it look like? The Malik Corporation has three or four Hercules aircraft. Can they be used in exercises? Can you get the pallets into the aircraft? Those are the nitty-gritty, nuts-and-bolts things.

My thinking about Goose Bay and some of these things is that, if you can bring people together and if they look on their shoulder flash and it says “Canada,” that is a good thing. When you go into the Arctic, everyone must work together and help one another. I think it is the same in the Arctic Basin between the nations. We tend to focus on the boundary disputes but we need to look at what is available.

A Coast Guard captain spoke in Victoria last April. We think of the Americans as having great capabilities. When they fly their C-130 aircraft up to Alaska — they have the same issues north of the Bering Strait — there are no hangars north of Fairbanks. They have a problem operating. We tend to think of the Americans as being asset rich when it comes to these things. We need to work together and bring these groups together in practical, functional groupings and make this happen.

As part of Canada’s northern strategy, we need to get down into those issues. I have set that out somewhat clearly in my paper. I think there is opportunity. Any oil spill response in the Arctic will need an air capability. How many runways do we have? How much equipment do we have cached? Do we need to look at that again in light of activities? As you travel to the North, you should ask these questions. Working together, it has been my experience, especially in the marine field, that mariners try to find practical solutions and northerners try to find practical solutions. When you mix mariners, northerners and a few Maritimers, things can get done. There may not be any cookbook for this.

Les choses changent du côté de la navigation commerciale. En ce qui concerne votre rapport et vos recommandations, le comité doit examiner les répercussions pratiques de toute solution future et du prolongement de l’excellent travail effectué jusqu’ici par Transports Canada afin d’être conscient de ce qui se passe dans le domaine océanique et de surveiller nos voisins de l’Arctique. Il faudrait pouvoir faire appel à des avions et même à un navire en cas de problème dans l’Arctique. Si les assurances pour les bâtiments qui croisent dans l’Arctique sont aussi élevées, c’est que les assureurs n’ont pas la capacité d’aller récupérer un bâtiment en perdition dans cette région. Le *Terry Fox* est un bâtiment d’avitaillement brise-glace pour les opérations au large. Il peut faire du touage, mais pour ce qui est du sauvetage de navires en détresse, il faut recourir aux ressources existantes, c’est-à-dire à des navires de passage et à de l’équipement. Nous devons planifier d’une façon pratique. À quoi cela devrait-il ressembler? Si au lieu de faire croiser le *MS Explorer* au large de la côte de Punta Arenas, on l’envoyait dans le détroit d’Hudson, qu’est-ce que cela donnerait? La société Malik exploite trois ou quatre Hercules. Pourrait-on recourir à ces appareils? Pourrait-on charger des palettes à bord de ces avions? Voilà le genre de détails sur lesquels il convient de s’attarder.

Pour ce qui est de Goose Bay, je pense qu’il serait bien de pouvoir constituer un effectif sur place, sous le drapeau du Canada. Dans l’Arctique, il faut que les gens collaborent et s’entraident. Cela vaut également pour les pays qui bordent le bassin de l’Arctique. Nous avons tendance à nous arrêter aux conflits frontaliers, mais il faut voir de quels moyens nous disposons.

À la réunion de Victoria, en avril dernier, un capitaine de la Garde côtière a pris la parole. On pense toujours que les Américains disposent de moyens illimités. Eh bien, quand ils exploitent leurs C-130 dans l’Alaska, ils ont exactement les mêmes problèmes provenant du détroit de Béring, parce qu’ils n’ont pas de hangars au-dessus de Fairbanks. Ils ont des problèmes d’exploitation. On a toujours tendance à croire que les Américains ne manquent de rien dans ce genre de domaine. Nous devons travailler ensemble et regrouper les différents intervenants d’une façon pratique et fonctionnelle pour parvenir à des résultats.

Nous devons nous attaquer à tous ces problèmes dans le cadre de la stratégie du Canada dans le Nord. Je vous en parle de façon claire dans mon document et je pense qu’il faut y voir une occasion. Pour pouvoir intervenir en cas de déversement pétrolier dans l’Arctique, nous devons compter sur des moyens aériens. Combien de pistes avons-nous? Combien d’équipement avons-nous réparti sur place? Devons-nous réexaminer toute la situation étant donné les activités envisagées? Quand vous serez dans le Nord, posez donc ce genre de questions. C’est en travaillant ensemble, comme j’ai pu le constater à l’expérience, surtout dans le domaine maritime, que les marins trouvent des solutions pratiques, tout comme les résidents du Nord. Il suffit de rassembler des marins, des résidents du Nord et quelques résidents des Maritimes pour parvenir à des résultats. En revanche, il n’existe peut-être pas de livre de recettes à ce sujet.

Senator Watt: If we did what you suggested — namely, use Goose Bay as a staging point — do you see that as a permanent solution or as a partial solution? Do you see any other steps after Goose Bay?

Mr. Spears: We need to look at this in a holistic approach. I used Goose Bay as one example. We need to look at Iqaluit, Resolute Bay, Tuktoyaktuk. We need to look at port infrastructure. Presently in the Arctic communities, there is essentially no infrastructure. You are using the same techniques and landing barges the same way you did on June 6, 1944, on Normandy. You are coming in on the beach. There is very little infrastructure.

What Michael Byers has written in his book *Intent for a Nation* about the issue around runways, we should be thinking about pre-positioning some of these for aircraft. The new fixed-wing aircraft should be positioned in the North and working with the Rangers and bringing people together. There is a lot of expertise in this country. When you mix that and get people working together, you do not want to wait until the time of an incident. As Vice-Admiral James Card, retired vice commandant of the U.S. Coast Guard, said in relation to the *New Carissa* that you may have seen on the Discovery Channel, a vessel grounded off Oregon, the time of an incident is not the time to be making friends. You want to have those friends long in advance.

I look at Goose Bay as one piece of a northern response. Things like mapping, right now we have underwater drones that can go out and map. Communities could be doing that. Northerners could be out there working with hydrographic services. The technology is there to map some of these routes.

Senator Watt: Do you think it is also important to do feasibility studies?

Mr. Spears: The thing is we may not have time for feasibility studies. If vessels start transit in these waters as soon as this year, we need to act. We need to do a lot of work on this. I think Canadians and government departments and the private sector are up to the challenge. This can make a lot of sense.

If we think about the Panama Canal or the Suez Canal, people pay fees to go through those waters. There is nothing to prevent Canada from saying: If you want to transit these waters — coming back to article 234 of the Law of the Sea Convention — we will charge for some of these services.

This is why I say the work of your committee is so important. We do not have an interdisciplinary Arctic institute looking at these issues. We need to be looking at this and throwing out, when it comes to shipping, what some of these governance models and responses and war games might look like, what a major pollution incident looks like.

Le sénateur Watt : Si nous faisons ce que vous recommandez — autrement dit que nous créons une base d'étape à Goose Bay — serait-il d'une solution permanente ou d'une solution temporaire? Estimez-vous qu'il faudrait faire autre chose après Goose Bay?

M. Spears : Il faut adopter un point de vue global. J'ai parlé de Goose Bay à titre d'exemple. Il faut également songer à Iqaluit, à Resolute Bay et à Tuktoyaktuk. Il faut créer des infrastructures portuaires. Il n'existe quasiment aucune infrastructure dans les collectivités arctiques. On utilise exactement les mêmes techniques et les mêmes barges de débarquement qu'au 6 juin 1944 en Normandie. Dans le Nord, on débarque directement sur la plage parce qu'il n'y a que très peu d'infrastructures.

Comme l'a indiqué Michael Byers dans son ouvrage intitulé *Intent for a Nation*, au sujet des aéroports, nous devrions envisager de déployer a priori une flotte d'avions. Il faudrait baser le futur avion SAR dans le Nord et collaborer avec les Rangers. Il faut rassembler tout le monde autour de ce projet. Notre pays ne manque pas de compétences. On ne veut certainement pas attendre qu'un accident se produise et il faut regrouper les gens et les amener à travailler ensemble. Le vice-amiral James Card, qui a été vice-commandant des gardes-côtes américains, a déclaré au sujet du *New Carissa*, ce navire qui s'est échoué au large des côtes de l'Oregon et qui a fait l'objet d'un documentaire du canal Discovery, qu'il est trop tard après un incident pour commencer à se faire des amis. Il faut s'y prendre bien longtemps à l'avance.

Pour moi, Goose Bay est un élément de la réaction dans le Nord. Pour ce qui est de la cartographie, on peut déjà compter sur des drones sous-marins pour ce genre d'opérations. Les collectivités côtières pourraient s'occuper de cela. Les résidents du Nord pourraient collaborer avec les services hydrographiques. Il existe une technologie permettant de cartographier les routes de l'Arctique.

Le sénateur Watt : Jugez-vous important de réaliser des études de faisabilité?

M. Spears : Le problème, c'est que nous risquons de manquer de temps pour des études de faisabilité. Si les navires commencent à transiter dans ces eaux dès cette année, nous devons agir sans tarder. Nous allons devoir travailler très fort. Je pense que les Canadiens et les ministères fédéraux, de même que le secteur privé, sont prêts à relever le défi et ce serait très logique d'agir.

Pour emprunter le canal de Panama ou le canal de Suez, les navires doivent acquitter un droit de passage. Rien n'empêcherait le Canada d'imposer de tels frais pour assurer un service dans l'Arctique en vertu de l'article 234 de la Convention du droit de la mer.

C'est pour cela que j'estime que le travail de votre comité est si important. Nous ne pouvons pas compter sur un institut de l'Arctique interdisciplinaire qui se chargerait de toutes ces questions. Nous devons examiner cela et tout envisager en ce qui concerne la navigation maritime en nous demandant quel modèle de gouvernance il faut adopter, quel genre d'interventions et de modélisations il faut à retenir et à quoi ressemblerait un incident de pollution majeur.

We have four C-17 aircraft. They are powerful air assets but where can they land in the Arctic? Goose Bay? Iqaluit? I do not know if they can get into Alert.

Those are real issues. What do we have? What does that look like? Invigorating the Rangers? They have no vessels. We have a people that are basically on the water that use their own vessels. Every village, in my view, should have some purpose-filled vessels that can be used for search and rescue, for response, for security, for any number of things, climate change research.

These are all issues that can be developed. It takes a bit of leadership. I think your committee can play a role in that in putting these recommendations out because it is a way to link Canada from coast to coast to coast.

Eddy Carmack, an oceanographer at the Institute of Ocean Sciences, has done a lot of the research. Peter Mansbridge did a show when they threw empty bottles of wine proving we are all one ocean. The Pacific is connected to the Arctic as connected to the Atlantic. We need to look at that and get people thinking and talking and coming to go on these issues.

The Chair: Thank you. Senator Robichaud.

Senator Robichaud: You have often mentioned the holistic approach and we have to work together. If you were in charge, where would you start? How do we bring all these people together? There are a lot of people and departments involved right now. Where would you start?

Mr. Spears: I was flying down here and ran into Senator St. Germain. He said: If you go to the fisheries committee, you better wear your flak jacket; they will ask you some hard questions.

One model I had experience with was in Vietnam when they wanted to bring oil and gas to shore in the early 1990s. They set up something called the continental shelf committee. Dalhousie law school did a lot of work in Vietnam creating a regulatory regime. The continental shelf committee was run by one of the former Viet Cong army generals. They looked at this. It was a committee that reported basically right to the Prime Minister's Office, PMO. We need to park something in the PMO or the PCO, Privy Council Office, to coordinate all of these things.

At the same time as the coordination function, we need to be able to get research and work being completed in a multidisciplinary nature. Presently, we do not have a vehicle for that. I would think we need to bring something together, whether we call it the northern strategy group or something. I do not think it really matters what it is called, but we need to bring ideas and approaches together.

Nous avons quatre C-17. Ce sont d'intéressants moyens aériens, mais où pourraient-ils se poser dans l'Arctique? À Goose Bay? À Iqaluit? Je ne pense pas qu'ils puissent le faire à Alert.

Voilà de véritables problèmes. De quoi disposons-nous? À quoi cela ressemble-t-il? Ne faut-il pas réactiver les Rangers? Toutefois, ils n'ont pas de navires. Il y a bien ceux qui utilisent leur propre bâtiment. J'estime que chaque village devrait disposer de son propre navire spécialisé en recherche et sauvetage qui permettrait d'intervenir à des fins de sécurité et pour d'autres missions, par exemple pour des recherches sur le changement climatique.

Voilà des pistes de solution qu'il conviendrait d'explorer. Certes, il faut faire preuve d'un peu de leadership, mais je pense que votre comité pourrait jouer un certain rôle dans la formulation de recommandations de façon à permettre l'instauration de liaisons d'une côte à l'autre au Canada.

Eddy Carmack, qui est océanographe à l'Institut des sciences océaniques, a effectué énormément de recherche. Lors d'une émission de Peter Mansbridge, il a lancé des bouteilles vides à la mer pour prouver que la surface du globe est recouverte par un seul et même océan. L'océan Pacifique ouvre sur l'Arctique qui lui-même donne sur l'Atlantique. Il faut envisager la question sous cet angle et amener les gens à raisonner et à parler en fonction de cette réalité.

Le président : Merci. Sénateur Robichaud.

Le sénateur Robichaud : Vous avez beaucoup parlé d'approche globale et du fait que nous devons tous collaborer. Si vous étiez responsable de tout cela, par quoi commenceriez-vous? Comment faire en sorte que tous ces gens-là travaillent ensemble? Pour l'instant, il y a un grand nombre de personnes et de ministères qui travaillent sur ce dossier. Par où commenceriez-vous?

M. Spears : Dans l'avion pour Ottawa, j'ai rencontré le sénateur St. Germain qui m'a prévenu que le comité des pêches m'attendait avec une brique et un fanal.

Au début des années 1990, j'ai eu l'occasion de travailler sur un modèle quand j'étais au Vietnam, parce que ce pays voulait faire débarquer du pétrole et du gaz à terre. Ils avaient mis sur pied un comité du plateau continental. L'École de droit Dalhousie a beaucoup travaillé au Vietnam à l'instauration d'un régime de réglementation. Le comité du plateau continental était dirigé par un ancien général du Viêt-cong. Le comité faisait essentiellement rapport au cabinet du premier ministre. Il faut que tout ce travail soit coordonné par le cabinet du premier ministre ou par le Bureau du Conseil privé.

Parallèlement à la fonction de coordination, il faut continuer le travail de recherche qui présente une nature multidisciplinaire. Actuellement, nous n'avons pas le véhicule voulu pour y parvenir. Il faudrait trouver une solution à cet égard, qu'il s'agisse de mettre sur pied un groupe de stratégie dans le Nord ou quelque chose du genre. Peu importe le nom qu'on lui donnera, mais il faut pouvoir regrouper les idées et mettre nos approches en commun.

We should have a number of options of what a regulatory regime or response group would look like. We need to think about that. I do not think we have the time.

Last year was a momentary blip. You had Commander Scott Borgerson who wrote an excellent article in *Foreign Affairs* on the melting Arctic talking about the changing geopolitical factors. There is an international element; there is a resource and an environmental element. We need to do that.

The Brits have something called the QUANGO, quasi autonomous non-governmental organization, where they create a private-public partnership. They bring people from government. You are seconded to that group and it advises government. Perhaps we need an Arctic QUANGO concept to look at Arctic shipping because regulation of shipping is really the issue. Arctic patrol vessels are just a piece of that.

In my article with the Aurora flights, enforcing Canadian laws, having the air crews fly over is a good thing. They know how to get the attention of surface vessels, but we need to bring all of that together and use it. Presently, it is a coordination function. We are a serious Arctic nation and need to develop a mechanism. It cuts across all the jurisdictions.

This is a challenge in any ocean issue. We look at oceans; we tend to think across different departments. I did some work in the Vancouver harbour and there were 25 different federal agencies involved. One of the most effective things we did was have the barbecue. Everyone got together and it was great. They said, "I didn't know you folks did that. Here is some information."

I run into this all the time on marine cases in marine activities. If you can bring everyone together, because this country is so large and everyone is so spread out, they never come together. It is a coordination function that the QUANGO idea is something we may need to look at and it may be something in your deliberations to look at the British experience and also Vietnam with the continental shelf committee. It was effective because they wanted to bring oil and gas onshore.

If we talk about the Arctic and our sovereignty, much of this does not cost a lot of money. It is putting people together and having the structure. We are talking about Arctic patrol vessels that will cost — you know better than I — the number keeps changing. It is a lot of money for a piece of hardware. You need to man that and create the thinking. That is the challenge. That is why I feel privileged to come speak to you today on some of these issues.

Il faudrait pouvoir choisir entre différentes possibilités quant à la configuration d'un groupe d'intervention ou d'étude du régime de réglementation. Il faut y réfléchir. Je ne pense pas que nous ayons beaucoup de temps.

L'année dernière, nous avons connu un soubresaut. Le commandeur Scott Borgerson a signé un excellent article dans le magazine *Foreign Affairs* sur la fonte des glaces de l'Arctique et a traité des facteurs géopolitiques changeants. C'est une question internationale; nous avons une seule et même ressource et il y a une dimension environnementale. C'est cela qu'il faut faire.

Les Britanniques ont le QUANGO qui est une organisation non gouvernementale quasi autonome créée en vertu d'un PPP. Il y a des fonctionnaires de différents ministères qui y travaillent. Les gens y sont détachés et ils conseillent le gouvernement. Nous aurions peut-être besoin d'un QUANGO de l'Arctique qui se pencherait sur la navigation dans cette région parce que la réglementation de la navigation est vraiment au cœur du problème. Les bâtiments de patrouille dans l'Arctique ne sont qu'un élément de la réponse.

Dans l'article que j'ai au sujet de l'Aurora qui sert à faire respecter les lois du Canada, on peut lire qu'il est très bien de disposer d'équipages canadiens pour effectuer ce genre de mission. Ils savent comment attirer l'attention des navires, mais encore faut-il mettre tout cet effort en commun et le mettre à profit. Pour l'instant, tout cela se ramène à la fonction coordination. Comme nous sommes une nation de l'Arctique sérieuse, nous devons élaborer un mécanisme. Cette question est interjuridictionnelle.

C'est le défi qui se pose à propos de tous les océans. C'est la même chose pour tous les océans parce que différents ministères sont concernés. J'ai travaillé dans le port de Vancouver et il y avait là-bas 25 organismes fédéraux. L'opération qui a le mieux fonctionné à cette occasion a été un barbecue. Tout le monde s'est rassemblé et c'était absolument fantastique. À cette occasion, les gens ont découvert ce que faisaient les uns et les autres et ils se sont mis à échanger des informations.

C'est ce que je constate en permanence chaque fois qu'il est question d'activités maritimes. Il est toujours très difficile de rassembler des intervenants, parce que nous sommes un vaste pays et que tout le monde est réparti aux quatre coins du territoire. Nous devrions envisager de mettre sur pied une organisation du type QUANGO et vous pourriez peut-être, à la faveur de vos délibérations, examiner le modèle britannique comme celui du comité du plateau continental au Vietnam. Celui-ci a fonctionné parce que les Vietnamiens voulaient débarquer du pétrole et du gaz sur le continent.

S'agissant de l'Arctique et de notre souveraineté, il ne faudrait pas beaucoup d'argent pour régler le problème. Tout ce qu'il faudrait, ce serait de rassembler les gens et de disposer d'une structure. Les navires de patrouille dans l'Arctique coûteront — de toute façon, vous le savez mieux que moi — les chiffres ne cessent de changer. Ce genre de matériel coûte très cher. Il faut apprendre à raisonner et à doter ce genre d'équipement. Il est là le défi. C'est pour cela que je me sens privilégié de pouvoir vous parler de certains de ces problèmes.

Senator Robichaud: You just said that shipping somehow must be regulated. We found out a couple of weeks ago from Transport Canada officials that we have the power within the Canada Shipping Act to make NORDREG mandatory without having any new legislation.

Mr. Spears: Correct.

Senator Robichaud: Our question was: Why have we not done it yet? You say we need to do more. However, I believe that NORDREG should be made mandatory as soon as possible.

Mr. Spears: I wholeheartedly agree. I sometimes teach Transport Canada marine investigation courses. There is a lot of power under the Canada Shipping Act. At Transport Canada, there are professional mariners, people involved in commercial shipping, and people like Mr. Santos-Pedro going to the International Maritime Organization with those IMO guidelines. Canada is leading the way on this.

We do not recognize that in this country. Just like with the Arctic Waters Pollution Prevention Act, in 1970, it was quite radical. If you searched the international legal journals, there are probably 50 articles on whether Canada could do this. We have done that. It is the same with NORDREG. It is something that I think you will see happening. It is a function of time, staff and putting in place the legislation because there is an international element to it.

Senator Robichaud: The Arctic Waters Pollution Prevention Act, we have done it.

Mr. Spears: Yes.

Senator Robichaud: Some were questioning how we could do it, and you just said we did it.

Mr. Spears: Just watch us. I think that is the approach we need to take with NORDREG: Just watch us.

Senator Robichaud: It is not as mysterious or complicated as we would think it could be. We have done it.

Mr. Spears: I am advocating going beyond NORDREG. Worded marine domain awareness is like saying what is happening in your backyard or in your territory. Again, it is a whole issue that, when you match NORDREG with this automatic reporting system — and they are using that on fishing vessels — it is quite effective to know where they are. If a vessel is coming into Canadian waters, put a transponder on if they do not have one. Here it is. The Ranger goes out in his canoe and says, "You are entering Canadian waters. You have to have this on or put an observer."

Le sénateur Robichaud : Vous venez juste de dire qu'il faudrait parvenir à régler la navigation. Il y a deux semaines, nous avons découvert que les fonctionnaires de Transports Canada ont le pouvoir, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada d'imposer NORDREG sans qu'il soit nécessaire d'adopter une autre loi.

M. Spears : C'est exact.

Le sénateur Robichaud : Nous avons donc voulu savoir pourquoi cela n'avait pas encore été fait. Vous avez dit qu'il fallait faire davantage, mais je crois qu'il faudrait imposer l'application de NORDREG dans les plus brefs délais.

M. Spears : Je suis on ne peut plus d'accord avec vous. Il m'arrive d'enseigner le cours d'enquêtes maritimes à Transports Canada. La Loi sur la marine marchande du Canada confère énormément de pouvoirs à Transports Canada. Ces gens-là sont des marins professionnels, des gens qui ont navigué à bord de bâtiments commerciaux et d'autres, comme M. Santos-Pedro, qui nous représente à l'Organisation maritime internationale qui fixe les lignes directrices. Le Canada est un chef de file en la matière.

Cela, nous ne le reconnaissons pas ici. La Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques était également très radicale en 1970. Il suffit de consulter des magazines de droit international pour trouver sans doute 50 articles s'interrogeant sur la possibilité d'adopter de telles dispositions. Or, nous l'avons fait. C'est la même chose avec NORDREG. Je pense qu'il serait souhaitable d'imposer NORDREG, mais tout dépendra du temps, du personnel et de l'adoption de la législation nécessaire à cause de la dimension internationale.

Le sénateur Robichaud : Nous avons effectivement adopté la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

M. Spears : Effectivement.

Le sénateur Robichaud : Il y en a qui se demandaient si nous pouvions le faire, mais comme vous l'avez dit nous l'avons fait.

M. Spears : Faites gaffe à nous. Je pense que nous devrions dire la même chose dans le cas de NORDREG : faites gaffe à nous.

Le sénateur Robichaud : Ce n'est pas aussi mystérieux ni compliqué qu'on pourrait le penser. Nous l'avons fait.

M. Spears : Je prétends qu'il faut aller au-delà de NORDREG. Le fait de dire ce qui se passe dans notre domaine océanique équivaut à décrire ce qui se passe dans sa cour arrière ou sur son propre territoire. Quand on songe à NORDREG, il faut savoir que le système de signalement automatisé — utilisé à bord des navires de pêche — donne d'excellents résultats pour repérer les bâtiments. Si un vaisseau pénètre dans les eaux canadiennes, il faudra lui imposer un transpondeur à bord, s'il n'en a pas déjà un. Voilà la solution. Les Rangers pourraient embarquer à bord de leur canoë pour aller dire au commandant : « Vous pénétrez dans les eaux canadiennes et vous devez vous munir de ce transpondeur ou embarquer un observateur à bord. »

Depending on the type of vessel — if it is an ice class vessel run by a major firm — it is not a problem. Right now, we have these explorers coming into the Northwest Passage and what happens if there is substandard shipping? What will we do? That is one piece of this story. It is a good piece.

Senator Robichaud: With RADARSAT-2 now, we have the capability of every ship that could be within Canadian waters, do we not?

Mr. Spears: That is right. Again, it is a question of coordination. I will mention a story.

A friend of mine crashed in the Rockies last year. Ron Boychuk was his name. I had come from a conference in Halifax on defence research I had done on Northern Watch. I called up when I saw it on the news on the Sunday. I called the searchmaster. I got through to him and said, "I am not a madman. Do you have any imagery?" He said no.

A lot of this information is in the satellite imagery, and they were able through some people I met at the conference to find a private satellite that was just flying over the Rockies. This was the aircraft you might have known — there were a few other plane crashes. There was a young girl trapped, three or four years ago, and they were able to get there in 40 minutes. They were searching out of Kamloops with 25 aircraft. It was an incredible search.

However, the searchmaster did not have access to the data. At that time, we did not have RADARSAT-2 up.

Again, it is a coordination function of getting this data and getting this brought together. There were three or four other satellites that were going to go with RADARSAT-2 called RADARSAT Constellation Mission. Those still need to be built and funded. If you match the earth imagery work up with NORDREG, these aircraft, and what Transport Canada is doing, we could have a clear picture of our Arctic marine domain awareness. That is good for many reasons.

Again, it is a coordination function. The point is that the searchmaster did not have access to this earth imagery data. The potential — especially in a lot of areas such as what the Norwegians have done, and Canada has tried this a little bit — is to use the satellites before you send out the aircraft. It is more effective.

All of this is out there. It is bringing these things together. It is the same with sonar rays and some of the channels. Given many of the shipping routes you will go through, it would be pretty easy to have buoys or people watching like during World War II with

Tout dépend du type de bâtiment, s'il s'agit d'un navire pouvant croiser dans les glaces, qui est exploité par une grande entreprise, il n'y a pas de problème. Pour l'instant, des explorateurs sillonnent le passage du Nord-Ouest, mais il y a lieu de se demander ce qui se passerait dans le cas d'une navigation de moindre qualité. Que ferions-nous? Ça, c'est un élément du problème, mais il n'est pas négligeable.

Le sénateur Robichaud : Grâce à RADARSAT-2, nous avons maintenant la possibilité de pister tous les navires naviguant dans les eaux canadiennes, n'est-ce pas?

M. Spears : C'est exact. Tout encore une fois est question de coordination. Je vais vous raconter quelque chose.

J'ai un ami qui s'est écrasé dans les Rocheuses l'année dernière. Il s'appelle Ron Boychuk. Je rentrais d'une conférence à Halifax où j'avais parlé d'un projet de recherche en défense sur la surveillance du Nord. Quand j'ai appris la nouvelle le dimanche, j'ai appelé le responsable des opérations de recherche. Je lui ai dit : « Écoutez, je ne suis pas fou. Est-ce que vous avez une imagerie? » Il m'a répondu par la négative.

L'imagerie satellite fournit énormément d'informations et j'ai pu contacter quelqu'un, rencontré lors de la conférence, qui m'a donné accès à un satellite privé passant précisément au-dessus des Rocheuses. Il y avait l'avion que l'on recherchait et d'autres carcasses. Une jeune fille s'était retrouvée bloquée quelque part il y a trois ou quatre ans de cela et les équipes d'intervention ont pu se rendre sur place en 40 minutes. Les secours avaient été déployés à partir de Kamloops et avaient nécessité la mobilisation de 25 appareils. C'était incroyable.

Quoi qu'il en soit, le responsable des recherches n'avait pas eu accès à ce genre de données parce que, à l'époque, il ne bénéficiait pas des services de RADARSAT-2.

Encore une fois, tout cela est affaire de coordination, car il faut mettre la main sur ce genre de données et les diffuser. Trois ou quatre autres satellites devaient être lancés en même temps que RADARSAT-2, dans le cadre de la Mission Constellation RADARSAT. Ils n'ont pas encore été fabriqués, ni même financés. Si l'on parvenait à associer la technologie d'imagerie terrestre avec NORDREG, avec le travail réalisé par les avions de patrouille de Transports Canada, nous aurions une excellente idée de ce qui se passe dans notre domaine maritime arctique. Cette solution est excellente pour bien des raisons.

Encore une fois, tout est affaire de coordination. Ce que je voulais dire avec mon histoire, c'est que le responsable de la recherche n'avait pas accès à ce genre de données d'imagerie. Pourtant, comme les Norvégiens l'ont prouvé et comme nous essayons de le faire un peu au Canada, il est plus efficace de se consulter les photos satellite avant de faire décoller des avions de recherche.

Tout existe. Le tout, c'est de coordonner l'utilisation de ces moyens. C'est la même chose avec le sonar et certains canaux. Compte tenu du nombre d'axes de navigation qui seront ouverts, il serait assez facile de placer des bouées ou d'organiser un

coast watch programs, people there saying, "Report all vessels." I think the Rangers do that with periscopes from time to time.

The Chair: Could you send us some more specific information on QUANGOS?

Mr. Spears: Certainly. This is something I have thought as I have looked at these issues. It does not live in any one place. It is vast. You are talking about search and rescue. That is a Coast Guard/DND function. You are talking about science and technology. You are talking about international shipping, marine insurance and commercial activities.

The Chair: What we are looking for, or what I was anticipating would come from QUANGO, is some kind of model we could look at. You have talked about bringing everything together. We are looking for a model.

Mr. Spears: There are a number of them out there that the British government has used on crime policy and a variety of things. When I was explaining this to a person from England, they said you must have a QUANGO and I said, "A what?"

Senator Comeau: Senator Watt asked me what a twango was and I said it is when two people are dancing and stepping on their feet. I will not go there.

The Chair: It is too late for that.

Senator Comeau: My geography is a little off. Where is Horseshoe Bay?

Mr. Spears: That is in West Vancouver.

Senator Comeau: My understanding is that there is no issue of recognizing Canada's jurisdiction over the land masses and islands in the Arctic. What some of us have been looking at is the issue — or I guess there is an issue — with Canada's management over the shipping lanes in the Northwest Passage. Am I right?

Mr. Spears: That is correct.

Senator Comeau: You brought a number of practical means by which Canada can exercise or exert influence over the eventual recognition of our jurisdiction or management jurisdiction over these transport routes. One of the more practical ones would be search and rescue. I assume there are other practical ones — and you have mentioned them — such as satellite imagery of the motion of ships, probably air capability close by, ports, actually looking at periscopes coming out of the water, and a number of practical things which are common-sense, practical approaches.

One of the things that bothers me is why the U.S. would not show interest in Canada managing those waters and shipping lanes. I would think the U.S. would jump with joy at a nation next

programme de surveillance humaine depuis la côte, comme durant la Seconde Guerre mondiale, selon lequel des observateurs signaleraient tous les bâtiments. Je crois d'ailleurs que c'est ce que font les Rangers occasionnellement grâce à des périscopes.

Le président : Pourriez-vous nous envoyer plus de renseignements au sujet de QUANGO?

M. Spears : Très certainement. J'y avais pensé, parce que je me suis intéressé à ces questions. Cela ne concerne pas un seul endroit, c'est vaste. On parle ici de recherche et de sauvetage. C'est une fonction qui relève de la Garde côtière et du MDN. Il est ici question de science et de technologie, de navigation internationale, d'assurance maritime et d'activités commerciales.

Le président : Ce qui nous intéresse ou du moins ce que je recherche, c'est un modèle que nous pourrions élaborer à partir du QUANGO anglais. Vous avez parlé de tout regrouper. Nous, nous sommes en quête d'un modèle.

M. Spears : Le gouvernement britannique a appliqué plusieurs modèles, par exemple en matière de criminalité et autres. Après avoir expliqué notre problème à un Anglais, celui-ci m'a dit que nous devrions avoir un QUANGO. J'ai été interpellé et je lui ai demandé de me préciser ce dont il s'agissait.

Le sénateur Comeau : Le sénateur Watt m'a demandé ce qu'était un twango et je lui ai dit que c'étaient deux danseurs faisant quelques pas ensemble. Je ne m'enfoncerai pas dans ce sujet.

Le président : Il n'est jamais trop tard.

Le sénateur Comeau : Je ne suis pas très bon en géographie. Où se trouve la baie Horseshoe?

M. Spears : C'est dans l'ouest de Vancouver.

Le sénateur Comeau : Je crois comprendre qu'il n'y a pas de problème à reconnaître la compétence du Canada sur la masse continentale et sur les îles de l'Arctique. En revanche, certains d'entre nous se sont intéressés au problème — et je pense qu'il y en a un — que pose la gestion, par le Canada, des voies navigables dans le passage du Nord-Ouest. Je me trompe?

M. Spears : Non.

Le sénateur Comeau : Vous avez énoncé un certain nombre de moyens pratiques que le Canada pourrait utiliser pour exercer son influence en vue de faire reconnaître sa compétence ou de gérer les axes de transport en question. L'un des moyens les plus pratiques serait la recherche et le sauvetage. Je suppose qu'il y en a d'autres — vous en avez parlé — comme l'imagerie satellite pour suivre le déplacement des navires, sans doute une capacité aérienne de même que des moyens de surface et même des moyens sous-marins pour observer ce qui se passe grâce à un périscopes, sans parler de nombreuses autres solutions qui semblent tout à fait logiques et pratiques.

Ce qui me chatouille, c'est que je me demande pourquoi les États-Unis ne semblent pas intéressés à ce que le Canada gère ses eaux et ses voies navigables. J'aurais pensé que les Américains

door that is a good friend and neighbour having jurisdiction over these waters, rather than having an international community of 190 countries trying to exert management over the Arctic passage.

Mr. Spears: That is a good question. If you had a Chinese container vessel going through with North Korean containers and an Iranian crew, the United States may not want that as an international passage. That is taking it to an extreme.

It always harkens back to the U.S. navy wanting control of the sea lanes and not wanting interference with the mobility of their naval forces and the projection of force throughout the world. That has been a traditional view of navies.

The reality is, when you look at international straits, and you have heard from a witness who has written and published extensively on this, the Northwest Passage is a theoretical strait. It is not one route on the front of my PowerPoint. There are a number of routes through there and you can draw in a few more. There are over seven. The main one is Parry Channel, the deep draft route. The other ones are narrower. It has never been something I have been able to quite understand.

I want to come back to the point you make. My view is that, once we have enclosed those waters as baselines, they are ours. What people are challenging is our right to control shipping. The Americans say that, under the Law of the Sea Convention, they have a right to transit passage through our waters and we cannot prevent vessels from moving. We may want to say we have that power in Canada under the Canada Shipping Act. A marine safety inspector — and this goes back to the *Titanic* — can come down and detain a cruise ship of 2,000 people wanting to leave Halifax Harbour or Vancouver. That is part of our sovereign right of regulation of shipping.

The United States is saying that this is an international strait and, as long as they meet our environmental requirements, they want to sail through without any restriction.

Senator Comeau: That is without needing to seek permission.

Mr. Spears: Exactly. There is a requirement under the marine security regulations that you have to give 96 hours notice, but that is just notice. Most of that is done when vessels are transiting into Canadian waters, if they are trading. Commonly, it is called in-transit international shipping. If you had a route from Southeast Asia through to north Europe, it might make sense to save 5,000 or 6,000 miles, with the price of fuel. If these vessels

auraient sauté de joie en apprenant que leur voisin, qui est un bon ami, assure sa compétence sur ses eaux, plutôt que de s'en remettre à la communauté internationale de 190 pays qui devrait gérer le passage dans l'Arctique.

M. Spears : C'est une bonne question. Il est possible que les Américains ne souhaitent pas que des porte-conteneurs chinois passent par un passage international au même titre que des porte-conteneurs nord-coréens avec un équipage iranien à bord. Le raisonnement est ici poussé à l'extrême.

Tout cela nous ramène systématiquement à la problématique de la marine de guerre américaine qui veut posséder la maîtrise des voies navigables et qui s'oppose à toute forme d'entrave à la mobilité de ses forces navales et à sa capacité de se projeter n'importe où dans le monde. De toute façon, c'est ainsi que les marines nationales voient la chose depuis toujours.

En réalité, et des témoins qui ont beaucoup publié sur le sujet sont venus vous en parler, par rapport aux autres détroits internationaux, le passage du Nord-Ouest est un détroit théorique. Ce n'est pas un axe tel que ceux qu'on a pu voir au début de ma présentation en PowerPoint. Le passage du Nord-Ouest est composé de plusieurs routes et l'on pourrait même en trouver d'autres. Il y en a plus de sept. La principale, qui permet le passage de navires à fort tirant d'eau, est le canal Parry. Les autres sont plus étroites. Je ne suis jamais vraiment parvenu à comprendre cela.

Je vais en revenir à ce que vous disiez tout à l'heure. Personnellement, j'estime que dès l'instant où ces eaux sont fermées à l'entrée et à la sortie, elles nous appartiennent. Les autres nous contestent le droit de contrôler la navigation dans ces eaux. Les Américains nous disent qu'en vertu de la Convention sur le droit de la mer, ils ont le droit d'emprunter ce passage dans nos eaux et que nous ne pouvons pas empêcher leurs navires de les traverser. Nous pourrions toujours prétendre que nous pouvons exercer ce pouvoir en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Un inspecteur de la sécurité maritime — et cela nous ramène au *Titanic* — pourrait très bien intercepter un navire de croisière transportant 2 000 passagers qui voudrait quitter le port de Halifax à destination de Vancouver. Cela fait partie de notre droit souverain de réglementer la navigation.

Les États-Unis prétendent qu'il s'agit d'un détroit international et que, dans la mesure où ils respectent nos exigences environnementales, ils peuvent emprunter ce passage sans aucune restriction.

Le sénateur Comeau : Autrement dit, sans qu'ils aient à en demander la permission.

M. Spears : Précisément. En vertu du règlement sur la sécurité maritime, il faut donner un préavis de 96 heures, mais ce n'est qu'un préavis. C'est généralement ce qui se fait dans le cas de navires qui transitent dans les eaux canadiennes, s'ils commercent sur notre territoire. En général, on parle alors de navigation internationale en transit. Pour relier l'Asie du Sud-Est à l'Europe du Nord, il serait logique de raccourcir le trajet de 5 000 ou

are ice classed, and we are happy and they meet all of the international requirements, maybe there is no problem.

I worked as a young biologist on seabird colonies. Les Tuck from Newfoundland went out in the 1940s and 1950s. We were going along with a highly scientific capture device, essentially a dip net on a bamboo pole, and we captured one of these. It looked like a toothpaste tube. These seabird bands were stainless steel. By the end of the summer, you had a grip like a lobster fisherman and then some after doing 10,000 of them, but it turned out a bird on one of those cliffs was banded by Les Tuck. We sent it off to the U.S. wildlife services and they used an electron microscope. That bird was over 30 years old. It would swim every year from Hudson Strait off to the Grand Banks and back. I use that to highlight this. We know very little about many of these ecosystems.

We may want to say as a nation that we want to protect this area because it is a fisheries habitat or a nursery or a polar bear denning area. We do not want vessels going through there. We want the ability to say that that is our territory, just like someone with horses in a barn not wanting you to go by there making noise, cows are calving or whatever. We want to have that power. What the United States says is that it is an international strait; you cannot stop us.

We have to be vigilant and confident that we have the power. That is why I stress the Arctic Waters Pollution Prevention Act. We want to protect that ecological balance. We want to be able to control that. This is where all these pieces need to fit together. How do we do that?

You met Bill Nash. Shipping is regulated throughout the rest of our country in our waters every day. The United States, for whatever reason, has hung onto this. I do not think — if they thought it through — they would want that as an international strait. It would not be in their interests, especially looking at the defence of North America and the way they look at it, having an open route across the top of your territory.

Senator Comeau: This leads me to the question of whether we are talking to the Americans about this. In light of the response to 9/11, you would think that would be one of the considerations, that they would have changed their thinking on some of these things. Are we as Canadians talking to the Americans about the benefits of having Canada as the custodian, for lack of a better word, of these ocean areas? Who should we be talking to? Should we be talking to the politicians, to the policymakers, the

6 000 illes étant donné les prix actuels du carburant. Si les navires en question peuvent naviguer dans des eaux glacées et qu'ils se conforment à toutes les exigences internationales, il peut n'y avoir aucun problème.

Quand j'étais jeune biologiste, j'ai étudié les colonies d'oiseaux marins. Les Tuck, de Terre-Neuve, est allé là-bas dans années 1940 et 1950. Nous utilisions des dispositifs de capture de dernier cri qui consistaient essentiellement en un bâton de bambou. Ça ressemblait à un tube de pâte dentifrice. Les oiseaux marins portent une bague d'acier. À la fin de l'été, il fallait les attraper comme un pêcheur de homard le fait avec ses prises et parfois, nous en capturons ainsi 10 000 et nous sommes tombés sur un oiseau, nichant dans ces falaises, qui avait été bandé par Les Tuck. Nous l'avons fait parvenir au service de la faune américain qui l'a examiné à l'aide d'un microscope électronique. Figurez-vous que cet oiseau avait plus de 30 ans. Tous les ans, il traversait le détroit de Hudson à la nage pour se rendre jusqu'aux grands bancs, puis faisait le trajet inverse. Je ne vous donne cet exemple que pour illustrer mon propos, parce que nous ne connaissons finalement pas grand-chose de ces écosystèmes.

Peut-être voudrions-nous réclamer le droit, en tant que nation, de protéger ces zones qui sont des habitats de pêche ou de mise bas de l'ours polaire. Nous ne voulons pas que des navires y passent. Nous voulons pouvoir dire que c'est notre territoire, tout comme un propriétaire de chevaux ne voudra pas que vous passiez à proximité de son étable parce que vous pourriez faire du bruit, à moins que ce ne soit à cause de vaches qui mettent bas ou que sais-je encore. Nous voulons pouvoir disposer de ce pouvoir. Les Américains nous disent qu'il s'agit d'un détroit international et qu'on ne peut les arrêter.

Nous devons être vigilants, mais avec la conviction profonde que nous avons ce pouvoir. Voilà pourquoi j'insiste sur le fait que nous en revenions aux dispositions de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Nous devons protéger cet équilibre écologique. Nous voulons contrôler cela. C'est sur ce plan que tous les morceaux du casse-tête doivent s'emboîter les uns dans les autres. Comment y parvenir?

Vous avez accueilli Bill Nash. La navigation est réglementée en permanence partout ailleurs au Canada, dans toutes nos eaux. Pour une raison quelconque, les États-Unis ne sont pas d'accord avec ça. Je ne crois pas — s'ils y ont jamais vraiment pensé — qu'ils désirent que ce passage devienne un détroit international. Ce ne serait pas dans leur intérêt, surtout dans le cadre de la défense de l'Amérique du Nord et de la façon dont nous abordons ce dossier d'avoir une voie ouverte qui traverse la partie supérieure de notre continent.

Le sénateur Comeau : Cela m'amène à vous poser la question de savoir si nous sommes en discussion avec les Américains à ce sujet. Compte tenu de leur réaction à la suite du 11 septembre, on pouvait penser qu'ils tiendraient compte de cette réalité, qu'ils ont changé d'avis sur certaines de ces questions. Est-ce que les Canadiens essaient de convaincre les Américains des avantages qu'ils auraient à ce que le Canada soit le gardien, faute d'un meilleur terme, de ce secteur océanique? À qui devrions-nous

permanent civil service or their equivalent? Who should we be talking to if that is not the case? Maybe Canada-U.S. friendship groups would be people to get involved in this.

Mr. Spears: That is a valid point. That is why I was so pleased that Commander Borgerson came and spoke. The U.S. Council on Foreign Relations is an influential group. There was some work that Michael Byers did on an exercise with the former ambassador. That is one process, but I think we need to create more dialogue on some of these issues to get beyond the rhetoric. We need to work together. Have you thought about this? My view on this, and I am not an international diplomat, is that we need to have vehicles and processes where the civil service talks, where the academics talk, where the Inuit people talk, where the circumpolar nations talk. We used to have a circumpolar ambassador. We need all of these dialogues, but we all tend to be thinking about boundaries. In my presentation, I say that Canada needs to assume a leadership role in this and really lead the light.

In the long run, the Americans' Arctic capability is much less than ours. They have three icebreakers, two of which are close to 30 years old, and the *Healey*, which is essentially a research icebreaker. Its capacity is not large. When you hear the U.S. Coast Guard talk, they are facing the same challenges of maintaining domain awareness and these sorts of issues in northern Alaska.

Senator Comeau: I do not know if we still do today, but in the past we have had an oceans ambassador. We have had a sealing ambassador. Right now, Loyola Sullivan is Canada's ambassador for fisheries conservation. Should we have an Arctic ambassador?

Mr. Spears: The more dialogue we can engage people in, the better. We should be out there saying we need to be looking at a whole variety of scenarios. I will give a little plug here for Dalhousie. I know Senator Cowan was a chancellor, but this is a marine security conference that the Dalhousie Centre for Foreign Policy Studies is having. I am sitting on a panel on the Northwest Passage and it is being funded through the Department of National Defence in Dalhousie. We look at these issues, and bring the Danes together in the context of a ship scenario in the Northwest Passage. We need to do more about that. We need to get people discussing. This is why I keep coming back to the work of your committee. You are essentially the only central portal, working on these issues, to get any of this information brought together.

The people in academia who are working on some of these issues are spread out across the country. Some of this is pretty practical stuff, and we need to engage people in the U.S. navy and the communities.

parler? Devrions-nous parler avec les politiciens, avec les décideurs, avec la fonction publique permanente ou son équivalent? Avec qui devrions-nous parler, si ce n'est déjà le cas? Peut-être devrions-nous passer par l'intermédiaire des groupes d'amitié canado-américains.

M. Spears : Voilà une bonne remarque. Voilà pourquoi j'ai été ravi que le commandeur Borgerson vous rencontre et vous parle. Le Conseil américain des relations étrangères est un groupe très influent. Michael Byers est intervenu avec l'ancien ambassadeur. Ce fut une tentative, mais nous devons ouvrir davantage le dialogue pour aller au-delà de la rhétorique. Nous devons travailler ensemble. Y avez-vous pensé? Personnellement, et je ne suis pas diplomate international, j'estime que nous avons besoin de véhicules et de processus favorisant le dialogue entre les fonctions publiques, le dialogue entre universitaires, le dialogue faisant intervenir les Inuits et les nations circumpolaires. Avant, nous avions un ambassadeur circumpolaire. Il faut instaurer tous ces dialogues, mais nous avons tous tendance à nous limiter à ce qui concerne les frontières. Dans mon exposé, je vous ai dit que le Canada doit assumer un rôle de premier plan à cet égard et mener le bal.

À long terme, la capacité des Américains dans l'Arctique sera nettement inférieure à la nôtre. Actuellement, ils ont trois brise-glaces dont deux ont près de 30 ans, en plus du *Healey*, qui est un brise-glaces essentiellement consacré à la recherche, de faible capacité. Il suffit de parler avec les gens de la Garde côtière américaine pour se rendre compte qu'ils sont aux prises avec le même défi que nous en matière de surveillance du domaine océanique et d'autres questions concernant le nord de l'Alaska.

Le sénateur Comeau : Je ne sais pas si nous le faisons encore aujourd'hui, mais dans le passé, nous avions un ambassadeur des océans. Nous avons eu un ambassadeur navigant. À l'heure actuelle, c'est Loyola Sullivan qui est ambassadeur pour la conservation des pêches. Devrions-nous avoir un ambassadeur de l'Arctique?

M. Spears : Plus nous serons nombreux à dialoguer et mieux ce sera. Nous devrions aller dire un peu partout que nous sommes en train d'examiner différents scénarios. Je vais faire une petite promotion pour l'Université Dalhousie. Je sais que le sénateur Cowan a été chancelier, mais il se trouve que lors d'une conférence sur la sécurité maritime au Centre d'études en politique étrangère de Dalhousie, j'ai fait partie d'un groupe de discussion sur le passage du Nord-Ouest, tout cela grâce à des fonds du ministère de la Défense nationale. Nous avons examiné toutes ces questions et fait intervenir les Danois dans le cadre d'un scénario maritime se déroulant dans le passage du Nord-Ouest. Nous devons en savoir plus. Nous devons amener les gens à se parler entre eux. Voilà pourquoi je ne cesse de revenir aux travaux de votre comité. Vous êtes le seul groupe centralisé à étudier ce genre de questions afin de regrouper les informations disponibles.

Dans le milieu universitaire, ceux qui s'intéressent à ces questions sont répartis aux quatre coins du Canada. Comme certains aspects de ce dossier sont carrément pratico pratiques nous devons mobiliser les gens de la marine américaine et les collectivités concernées.

We were talking about Hans Island. What would a cruise ship look like that is in peril off Greenland dodging icebergs in Canadian waters? There are 3,000 people aboard. It is foggy. The call will come in to the command centre here and what will we do? It is better to think about this now rather than later. That is all part of exercising sovereignty. It requires a commitment of funds and a process. We need to get people in the North involved. We cannot simply say what we need. We need to ask whether this is even practical to do.

I heard a commodore in the Canadian navy say that they do not go into Hudson Bay because they do not have the ability to refuel. The *Preserver* and the *Protecteur* are our ice strength and they were last in there in the 1970s. Churchill has a tank farm; fuel can be cached. What does that look like? What is the ability in a major pollution incident? What aircraft are out there? How do you find that out? It will be a number of people getting on the phone and finding out what charter flights are around, but is this all on a plotting board somewhere showing that we have three Hercules here and four here? These are practical things.

At the same time, we can work with the Americans and the Russians. In Scott Borgerson's article, *Arctic Meltdown*, he talks about this new world order and the militarization of the Arctic. I think we can defuse that by trading with the Russians, by welcoming them into Churchill, letting them bring their ships into Halifax with their grain and getting them talking. I think they can do more that way, but that will take a lot of different efforts. We need someone coordinating that or holding that vision on these things.

I hope I have answered your question.

The Chair: We did have an Arctic ambassador, an ambassador for circumpolar affairs. It was Mary Simon but when her mandate expired no one was appointed. The position is there but it has not been filled.

Senator Cook: Thank you for an enlightening presentation. My knowledge of this topic is limited, and my understanding is even less. We are talking about an ocean. We have an oceans ambassador, and maybe it is time we added the Arctic to his mandate.

How do you manage change? Will it be governance by consensus, or will it be governance by economic interests? We are currently talking only about waterways and right of passage. What will happen when someone strikes oil?

I read the travel section of *The Globe and Mail* on Sunday. There are a number of Arctic cruises this year — 11, I believe. Where do they get their permits? We have all those tourists up in that land that is being newly exploited, and it seems things are happening by consensus.

Nous parlions de l'île Hans. Qu'advierait-il d'un bateau de croisière naviguant au large de Groenland, dans les eaux canadiennes, en train d'essayer d'éviter les icebergs? Il y aurait 3 000 personnes à bord. Il y aurait du brouillard. Le centre de commande canadien recevrait l'appel de détresse, et puis quoi? Mieux vaut penser à cela maintenant que plus tard. Tout cela fait partie de l'exercice de la souveraineté. Il faut engager des fonds et décider d'un processus. Il faut que les résidents du Nord participent. Nous ne pouvons pas simplement émettre une liste de desiderata. Nous devons nous demander si les solutions envisagées sont réalisables ou pas.

J'ai entendu un commodore de la marine canadienne dire que les bâtiments militaires ne vont pas dans la baie d'Hudson parce qu'ils ne peuvent pas s'y avitailler en carburant. Le *Preserver* et le *Protecteur* sont deux bâtiments aptes à naviguer dans les glaces, mais leur dernier passage dans le coin remonte aux années 1970. Il y a un réservoir agricole à Churchill et il est possible d'y cacher du carburant. À quoi cela ressemble-t-il? De quelle capacité disposerions-nous en cas d'incident de pollution majeur? Sur quels avions peut-on compter? Comment savoir tout cela? Il faudra mobiliser un important effectif qui devra se mettre au téléphone pour savoir s'il y a des vols nolisés dans le coin, mais existe-t-il un tableau de suivi indiquant qu'il y a trois Hercules ici et quatre autres là-bas? Ce sont là des choses très pratiques.

D'un autre côté, nous pouvons collaborer avec les Américains et les Russes. Dans l'article de Scott Borgerson, intitulé *Arctic Meltdown*, il est question du nouvel ordre mondial et de la militarisation de l'Arctique. Il serait possible d'atténuer ce risque en commerçant avec les Russes, en les accueillant à Churchill, en leur permettant d'accoster à Halifax pour y débarquer leur grain et en leur parlant. Je pense qu'ils pourraient faire davantage ainsi, mais pour y parvenir, il faudra agir sur bien des plans différents. Nous devons coordonner notre action ou faire passer notre vision des choses.

J'espère avoir répondu à votre question.

Le président : Nous avons un ambassadeur de l'Arctique, un ambassadeur des affaires circumpolaires. C'était Mary Simon, mais à expiration de son mandat, personne n'a été nommé pour la remplacer. La fonction existe encore, mais personne ne l'occupe.

Le sénateur Cook : Merci beaucoup pour cet exposé très instructif. Je n'ai qu'une connaissance limitée du sujet et ma compréhension est encore plus limitée. Nous parlons ici d'un océan. Nous avons un ambassadeur des océans et il serait peut-être temps d'ajouter l'Arctique à son mandat.

Comment gérer le changement? Va-t-on gouverner par consensus ou en fonction d'intérêts économiques? Nous parlons actuellement uniquement de droit de passage et de voies navigables. Toutefois, qu'advient-il si quelqu'un trouve du pétrole?

J'ai lu la section voyage du *Globe and Mail* de dimanche. Cette année, un certain nombre de croisières sont proposées dans l'Arctique, 11, je crois. Comment ces bateaux-là ont-ils obtenu leur permis? Voilà que tous ces touristes débarquent là-bas, dans le cadre d'une nouvelle exploitation touristique, et on dirait que tout le monde est d'accord avec cela.

I think Canada has a responsibility to develop a prototype, if you will, that will allow other nations to come in at will and take whatever they need, but with Canada holding fast to jurisdiction. Who better to do it?

There is currently a conference underway in Denmark. People are stepping up to the plate to protect their as-yet-unidentified interests. We have one thing that the other countries do not, and that is people to take care of. There are approximately 30,000 people living up there who call themselves Canadians, and their way of life is changing. The things that happen up there will impact them, from oil spills to tourists. We have a number of elements at our disposal that we could pull together to put a prototype in place that would meet the needs of the people who want to develop this land and water.

What role do you see the Coast Guard playing? We will have to build infrastructure. We saw what happened to Ellesmere Island last year. We cannot do anything about that; we cannot manage.

What role do you see for our Coast Guard? They are a valuable resource. They know the North better than anyone. We have some infrastructure. Would it not be feasible or practical to build a harbour as a beginning?

Mr. Spears: On your first point, the Arctic is an oceans issue. The issue is shipping regulation and how that will affect Canada. We have many capable people in this country who have a lot of experience in Arctic operations, and the Coast Guard is a great source of that. The challenge is the loss of the collective memory of these organizations as people retire. The navy recruiters will tell you that, as the population has aged and people have left, a lot of this history is lost as it is not recorded anywhere. This is a real problem. How do you pass this along? In traditional Inuit culture, this is story telling. A lot of these things are new, but they are old. We tend to reinvent some of these things. The Coast Guard has to play a key role. Again, the Coast Guard does not have an enforcement function. We have heard a lot about giving guns to the Coast Guard. Transport Canada used to include the ship safety branch and the Coast Guard. Some years ago, Coast Guard was hived off and became part of Fisheries and Oceans.

The more you can get people in the departments working together the better, be they RCMP, Rangers or Coast Guard. Canada has a long history of these organizations working together. Your point is a good one. We have to start

J'estime que le Canada se doit d'élaborer un prototype, en quelque sorte, pour permettre aux autres nations d'intégrer le mouvement si elles le désirent et d'aller y chercher ce dont elles ont besoin, étant entendu que le Canada ne renoncera pas à sa compétence. Qui d'autre pourrait le faire mieux que nous?

Il se déroule actuellement une conférence au Danemark. Des gens montent au créneau pour protéger des intérêts qui ne sont pas encore précisés. Il y a une chose que nous avons ici et que les autres pays n'ont pas : une population dont nous devons nous occuper. On dénombre quelque 30 000 personnes résidant là-bas, des gens qui se définissent comme des Canadiens et qui voient leur mode de vie en train de changer. Les événements vont avoir des répercussions sur leur mode de vie, que ce soit à cause des déversements pétroliers ou du tourisme. Nous disposons d'un certain nombre d'outils qui pourraient nous permettre d'élaborer un tel prototype susceptible de répondre aux besoins de ceux qui veulent développer cette terre et les eaux environnantes.

D'après vous, quel rôle la Garde côtière devrait-elle jouer? Nous allons devoir bâtir des infrastructures. On a bien vu ce qui s'est passé à l'île d'Ellesmere l'année dernière. Nous ne pouvons rien y faire : nous ne pouvons pas gérer cela.

Quel rôle voyez-vous pour la Garde côtière? Elle constitue une ressource appréciable. Personne d'autre que la Garde côtière ne connaît mieux le Nord. Nous disposons d'une certaine infrastructure. Serait-il réalisable ou pratique de construire un port pour commencer?

M. Spears : Pour ce qui est de votre première remarque, l'Arctique constitue effectivement un problème océanique. Le problème en question, c'est la réglementation de la navigation et l'impact que celle-ci aura sur le Canada. Nous ne manquons pas de gens compétents chez nous, qui ont une grande expérience des opérations dans l'Arctique, et il se trouve que la Garde côtière compte beaucoup de ces personnes. Le grand problème, c'est la perte de mémoire collective au sein de ces organisations à cause du départ à la retraite du personnel. Les agents de recrutement de la marine vous diront que, sous l'effet du vieillissement des effectifs et des départs à la retraite, une grande partie de l'histoire est perdue parce qu'elle n'a pas été consignée. C'est un véritable problème. Comment transmettre le relais? Dans la culture inuite traditionnelle, la passation du savoir se fait grâce au conte. On pourrait croire que toutes ces choses-là sont nouvelles, mais en fait elles sont plutôt anciennes. On a toujours tendance à réinventer la roue. La Garde côtière joue un rôle clé. Malheureusement, elle n'est pas investie d'un rôle d'application de la loi. Il a beaucoup été question d'armer les agents de la Garde côtière. Avant, Transports Canada abritait la Direction de la sécurité maritime et la Garde côtière. Puis, il y a quelques années, la Garde côtière a été détachée pour être rattachée à Pêches et Océans.

Plus vous parviendrez à faire en sorte que les ministères collaborent ensemble et mieux ce sera, qu'il s'agisse de la GRC, des Rangers ou de la Garde côtière. Ces organisations ont toujours collaboré au Canada. Votre remarque est excellente. Il

somewhere, getting a harbour happening, getting kids interested in this. This is an opportunity for Canada.

There is great opportunity in ice technology and development of undersea mapping technology. There are incredible things out there. There are drones now that are not much larger than this table that can stay in the water up to 10 hours and go down to 2,000 feet. We can map. This takes coordination. We are building these things in Canada but Canadians do not know about it.

Starting with a harbour and bringing people together is key, as is bringing the 30,000 Canadians into the picture so that they have some say in the decision making.

I want to commend your committee for taking this on. It is an oceans issue. The North brings the whole country together like nothing else. We saw that with RADARSAT. Every time a vessel transits the Northwest Passage, it awakens something in Canadians. Many people have written on this, and we need to coordinate and show leadership on these issues. Wherever you turn, there are issues. We have the opportunity to get this right.

When I talk to people in coastal communities about what will happen with climate change, I hear that they are scared.

This is an opportunity for Canada, and if it is brought together and not seen as a problem, we can work through it. It has been the Canadian way. It is the whole history of our country. We build railways; we built the seaway. The Arctic is no different. We just need a coordination of policy, energy and vision to make it happen. The Americans are looking for leadership on this. They do not know what to do.

The point you make, senator, will get them thinking. It is important. I use Goose Bay as an example. It is something on search and rescue.

We have all these things happening out there. Let us get Inuit kids teaching traditional skills on the land and using these different uniquely Canadian vehicles to solve some of these problems.

Let us make NORDREG mandatory, and let us get RADARSAT and the rest of the satellites up there and make this a nation-building process.

Let us get the Coast Guard more vessels.

I ran into Minister Ambrose one day leaving Ottawa. It was just after the Soviets had placed the flag on the North Pole. One of the points I made was we need to get more young Canadians into the North. When I was a student, there were all kinds of programs. Government departments had research assistants in research. Once you travel to that land, you become connected to

faut commencer quelque part, il faut construire un port et intéresser les enfants à tout cela. Voilà une occasion qui s'offre au Canada.

De véritables débouchés s'offrent à nous en technologie des glaces et en mise au point des technologies de cartographie sous-marine. Tout cela est extraordinaire. Nous pouvons maintenant nous servir de drones beaucoup plus gros que cette table, qui peuvent rester submerger jusqu'à 10 heures de suite et plonger à 2 000 pieds de profondeur. Ces appareils peuvent faire de la cartographie, mais pour y parvenir, il va falloir coordonner nos actions. Nous sommes en train de construire tout cela au Canada, mais les Canadiens l'ignorent.

Il est essentiel que nous commençons par construire un port pour pouvoir regrouper les gens, tout comme il faudra faire participer les quelque 30 000 Canadiens dont je parlais afin qu'ils aient voix au chapitre.

Je tiens à féliciter votre comité de s'être attelé à cette tâche. Il s'agit bien d'un problème océanique. Le Nord entraîne tout le Canada dans son sillage. Nous avons vu ce qui s'est passé avec RADARSAT. Chaque fois qu'un navire emprunte le passage du Nord-Ouest, les Canadiens sont interpellés. Beaucoup ont écrit sur le sujet et nous devons donc coordonner nos actions et faire preuve de leadership. Peu importe l'angle que l'on considère, il y a des problèmes. Nous avons l'occasion de bien agir.

Les résidents des collectivités côtières avec qui je parle de changement climatique me disent qu'ils ont peur.

Le Canada doit avoir une occasion dans tout cela et si nous arrivons à nous regrouper et à ne pas uniquement voir le problème, nous obtiendrons des résultats. C'est ça la façon canadienne d'agir. C'est toute l'histoire de notre pays. C'est ainsi que nous avons construit le chemin de fer et ouvert la voie maritime. Les choses ne seront pas différentes dans l'Arctique. Tout ce qu'il nous faut, c'est coordonner la politique, notre énergie et notre vision. Les Américains attendent que nous fassions preuve de leadership à cet égard. Ils ne savent pas que faire.

Ce que vous venez de dire, sénateur, les amènerait à réfléchir sur tout ça. C'est important. J'ai pris Goose Bay comme exemple, à propos de la recherche et du sauvetage.

Voilà tout ce qui se passe là-haut. Demandons aux enfants inuits d'enseigner les compétences traditionnelles à terre et d'utiliser ces véhicules typiquement canadiens pour résoudre une partie des problèmes constatés.

Rendons l'application de NORDREG obligatoire, utilisons RADARSAT et lançons les autres satellites pour nous doter d'un véritable processus de développement du pays.

Donnons plus de navires à la Garde côtière.

Un jour, en quittant Ottawa, je suis tombé sur la ministre Ambrose. C'était juste après que les Soviétiques eurent déposé leur drapeau sur les fonds marins, au pôle Nord. Ce que je lui ai dit, c'est que nous devons envoyer davantage de jeunes Canadiens dans le Nord. Quand j'étais étudiant, il y avait toutes sortes de programmes de ce genre. Les ministères fédéraux

it. Many Canadians have not seen it. It is a theoretical thing. We need to somehow encourage that, and I urge you in your report to look at funding research. We need more people to be aware of that.

I raised that with Minister Ambrose when we were going through the check-in at the airport. I said that it is something we need to fund because it will pay dividends in the long term as our country develops. As you can see, with all these resources, we do not know what is out there. It is an incredible storehouse and pantry of things out there.

In Australia, for example, the geophysical claims such as Australia's continental shelf claim are part of their high school curriculum. Here, to find out what is happening out there, you have to dig. I am a bit of a Newfie Colombo. It is hard to find information. It is held very tightly, and I do not think it is on purpose; it is just the outreach side of it. There are a whole lot of reasons why we should be getting young Canadians interested in oceans issues, especially with climate change. We do not know what the future holds.

I hope that has answered your question.

Senator Cook: Is the concept of a prototype feasible? If we have all this material and it is housed here, there and someplace else. If Canada took the responsibility to pull that together and make it into a living thing, would that not be a reasonable start?

Mr. Spears: That would be a great start. In the U.K. at Cambridge University, they have the Scott Polar Research Institute. You can go there and smell Shackleton's anorak. I know from Steve Bigras at the Canadian Polar Commission, which is an entity set up that reports to Parliament to advise Parliament on Arctic issues, that one of the points he made is that a lot of research scientists have spent their whole careers on Arctic issues. They pass away and their family wants to donate all their papers and books to the Canadian Polar Commission. They have no space to keep them. The archives does not want them. There are all kinds of things. We are not keeping that. As part of an Arctic strategy, we need to record and look at these things.

All of the ingredients are there to have a great party and a great cake. You need to start somewhere. It will never be perfect, but you need to take those steps. If we do not, and we are simply reactive, it is coming. People are looking at those vessels. I think you will see — I recognize I am on public broadcast — as soon as this summer, vessels coming through the Northwest Passage. The future is now. It is here.

envoyaient des assistants chercheurs pour travailler dans le Nord. Il suffit de parcourir ce territoire pour se sentir connecter avec lui. Or, rares sont les Canadiens à l'avoir vu. Tout cela est théorique. Nous devons encourager la découverte du Nord et je vous invite, dans votre rapport, à examiner la question du financement de la recherche. Nous devons faire en sorte qu'un plus grand nombre de gens soient au courant de ces problèmes.

J'en ai parlé à la ministre Ambrose quand nous étions à l'enregistrement à l'aéroport. Je lui ai dit qu'il fallait financer la recherche parce qu'elle rapporte à long terme, au fur et à mesure que le pays se développe. Comme vous pouvez le constater, malgré toutes ces ressources, nous ne savons pas vraiment ce qui se passe là-haut. Le Nord est un entrepôt absolument fantastique.

En Australie, par exemple, les revendications géophysiques, comme celles concernant le plateau continental australien, font partie du programme scolaire au secondaire. Ici, pour savoir ce qui se passe dans le Nord, il faut aller creuser. Je suis une sorte de Colombo terre-neuvien. Il est difficile de mettre la main sur l'information. Elle est détenue dans des mains très serrées, même si celles-ci ne sont pas volontairement crispées. C'est juste le côté diffusion qui fait défaut. Il y a bien des raisons pour lesquelles nous devrions faire en sorte que les jeunes Canadiens s'intéressent aux océans, surtout en ce qui concerne les changements climatiques. Nous ne savons pas ce que recèle l'avenir.

J'espère que cela a répondu à votre question.

Le sénateur Cook : La notion de prototype est-elle envisageable? Si nous avons déjà tous ces outils qui existent, ici et là. Si le Canada prend à sa charge de regrouper tous ces outils pour les mettre en œuvre, ne serait-ce pas un bon départ?

M. Spears : Ce serait un départ fantastique. L'Université Cambridge, en Angleterre, a le Scott Polar Research Institute. Là-bas, il est même possible d'aller sentir l'anorak que portait Shackleton. Steve Bigras de la Commission polaire canadienne, groupe qui avait été mis sur pied pour faire rapport au Parlement afin de le conseiller sur les questions concernant l'Arctique, m'a appris que beaucoup de chercheurs avaient consacré toute leur carrière aux questions de l'Arctique. Ces gens-là sont maintenant décédés et leur famille veut faire don de tous leurs documents et de leurs ouvrages à la Commission polaire canadienne. Or, celle-ci ne dispose d'aucun espace pour les entreposer. Les Archives n'en veulent pas. Il y a toutes sortes de choses qu'on apprend ainsi. Nous ne conservons pas ce genre de dossiers, pourtant, dans le cadre d'une stratégie sur l'Arctique, nous devrions consigner tout ce savoir et en tenir compte.

Tous les ingrédients pour préparer un énorme gâteau et organiser une superbe réception sont là. Il faut commencer quelque part. Ce ne sera jamais parfait, mais il faut prendre certaines mesures. Si nous ne le faisons pas et si nous nous contentons de réagir, nous n'empêcherons pas le pire. Les gens voient bien les navires passer par là. Dès cet été, vous constaterez — et j'admets regarder la télévision publique — que des bâtiments passeront par le passage du Nord-Ouest. Demain est déjà là. Les jeux sont faits.

Senator Cook: As a matter of fact, I could have had one cruise for 166 days that went to the Arctic and the Antarctic. It is not coming; it is here. We would be fooling ourselves as Canadians and as a government if we did not recognize it. If, as you say, you give 96 hours notice, you may enter those waters and then something happens, who is responsible? The person who gave the permission for the 96 hours?

Mr. Spears: That is what marine lawyers dream of: Who is at fault? That is a real live issue that needs to be looked at. We have to plan and develop this.

Senator Cook: It is Canada's people. I will close on this. I think Canada must take the responsibility, Mr. Chair.

Senator Cowan: I realize we have imposed a lot on you, Mr. Spears.

Mr. Spears: It is my pleasure. I am pleased to be here.

Senator Cowan: It is good to have you. We have heard the point you have made a number of times about the need to coordinate information and agencies. I think all of us would agree that it is so logical, but why has it not been done? It seems reasonable to do it, and there would seem to be no public policy or other reasonable budgetary reason to separate the various agencies and groups that have an interest and some knowledge.

If not tonight, then perhaps if you have a chance to reflect on it in the next little while, give us specific suggestions as to how this coordination can be done. It does not seem to me that that part of it, at least, is a costly matter. It is simply that collective will has to emerge to do it. There should be little or no cost associated with it. I would be interested in your views on that.

The other part, from the hardware or physical asset point of view, is the specific things that need to be done to assert and protect Canada's interests in the North. You were discussing with Senator Watt the construction of a port there and infrastructure in the North, which is clearly lacking. What needs to be done? Where does it need to be located?

You were discussing with Senator Comeau the specific points you had made about the utilization of Goose Bay, which will certainly be of interest to all of us. That is a practical suggestion.

We have had witnesses appear before us. The government has come in and made a number of announcements with respect to the construction of various types of vessels in the future, and that takes a long time to do. However, if you do not start, you never get there. I welcome your views, when you have a chance to reflect, on not only the specific measures that need to be taken to collate the information to coordinate the efforts of the various agencies involved, but also your views on the specific physical assets that need to be acquired and operated. Those do, we

Le sénateur Cook : Il est vrai que j'aurais pu aller faire une croisière de 166 jours qui passait par l'Arctique et par l'Antarctique. Ce n'est pas quelque chose à venir. C'est déjà une réalité. Nous nous leurrerions en tant que Canadiens et que gouvernement si nous ne l'admettions pas. Si, comme vous le dites, il suffit de donner un préavis de 96 heures avant de pénétrer dans ces eaux et qu'un problème se produise par la suite, qui sera responsable? Celui qui a donné la permission pour 96 heures?

M. Spears : Ça, c'est la question rêvée de tout avocat spécialisé en droit maritime : à qui la faute? Il s'agit d'un cas bien concret sur lequel il faut se pencher. Il faut planifier et élaborer tout cela.

Le sénateur Cook : C'est la population du Canada. Je conclurai là-dessus. J'estime que le Canada doit assumer cette responsabilité, monsieur le président.

Le sénateur Cowan : Je me rends compte que nous vous en demandons beaucoup, monsieur Spears.

M. Spears : J'en suis ravi. Je suis très heureux d'être ici.

Le sénateur Cowan : Nous sommes ravis de vous avoir. Vous avez plusieurs fois répété à quel point il était nécessaire de coordonner l'information et le travail des organismes. Tout le monde ici sera d'accord avec le fait que cela est tellement logique qu'il y lieu de se demander pourquoi ça n'a pas encore été fait. Il semble tout à fait raisonnable d'agir ainsi et pourtant, on dirait qu'il n'existe pas de politique gouvernementale ou d'autre motif budgétaire raisonnable imposant la séparation des organismes et des groupes qui sont intéressés par ces questions-là et qui les connaissent en partie.

Pourriez-vous, si ce n'est ce soir, dès que vous aurez la possibilité d'y réfléchir, nous faire part de vos suggestions sur la façon de réaliser la coordination. Je n'ai pas l'impression que cette partie du travail soit très coûteuse. Il faudra simplement qu'un collectif émerge de cet exercice. Il faudrait que celui-ci coûte peu ou qu'il ne coûte rien. J'aimerais obtenir votre point de vue sur cela.

Du point de vue du matériel ou des actifs physiques, il y a lieu de faire un certain nombre de choses afin d'affirmer et de protéger les intérêts du Canada dans le Nord. Avec le sénateur Watt, vous avez parlé de la construction d'un port et d'infrastructures dans le Nord, parce que cela manque de toute évidence. Que faut-il faire? Où faudrait-il situer le port?

Avec le sénateur Comeau, vous avez parlé de l'utilisation de Goose Bay et je suis sûr que cela nous intéresse tous. Votre suggestion est tout à fait pratique.

Nous avons entendu d'autres témoins. Nous avons notamment accueilli des représentants du gouvernement qui sont venus faire un certain nombre d'annonces relativement à la construction de différents types de bâtiments dans l'avenir, mais cela va prendre du temps. Peu importe, si l'on ne commence jamais, on n'aboutira à rien. J'aimerais obtenir votre point de vue, quand vous aurez eu la chance d'y réfléchir, non seulement au sujet des mesures particulières que nous devrions prendre afin de regrouper l'information et de coordonner les efforts des différents

recognize, have significant budgetary implications. I would appreciate your views on those two general issues.

Mr. Spears: I would be pleased to provide some thoughts on that.

Just on the comment about coordination, historically in the ocean sector — this interdisciplinary approach is one of the things I studied 25 years ago at the London School of Economics and Dalhousie — most of ocean management is on a sectoral basis. It is the activity; it is fisheries, ships, environment, ecotourism. It was a sectoral base and it was never brought together. It is easy to say this is the ocean, but superimposed on that is economic activities. All of a sudden, the Arctic and this melting ice have highlighted this issue front and centre once again.

There are examples. In the marine security area, there is an interdepartmental working group on marine security that is made up of different departments. That is something that could be set up fairly easily on the Arctic. There are informal linkages, just like these things at the maritime security conference where DND is working with the Coast Guard, private interests and the commercial interests and how does this all come together. We need to do more of that.

When it comes to the hardware, I will reflect on those and provide the clerk of the committee with my thoughts. It is not an insurmountable problem. Oftentimes, these things do not happen until there is a threat. When it comes to hardware, I think we need to bring people together as we talk — just a simple thing like giving the Rangers patrol vessels. These are not complicated things. I am sure there are a lot of boat builders in Newfoundland and Labrador, New Brunswick, Nova Scotia and British Columbia that could build these. They can be moved by trailer; they can be moved by Hercules aircraft. Those are small things. They do not get the attention of an Arctic patrol vessel, but when you have an incident, those things become invaluable — having those stockpiled and having people trained.

Ship boardings: What is it like to come aboard a vessel where you have to get someone on board? It is perfect for the Rangers. The Canadian navy has been doing that going back to the days of the Second World War. They reactivated the naval boarding party training. Maybe we need to look at that with the Rangers.

These are simple things but it builds a momentum. We need to be looking at this whole-of-government response and get a plan. Maybe that is something that needs to be looked at outside of the different specific departments.

organismes concernés, mais aussi sur les actifs physiques que nous devrions acheter et exploiter. Tout cela, il faut le reconnaître, aura d'importantes répercussions budgétaires. J'aimerais recueillir votre point de vue sur ces deux grandes questions.

M. Spears : Je serais très heureux de vous faire part de mes réflexions à ce sujet.

Pour ce qui est de la coordination, la gestion des océans se fait de façon sectorielle, suivant une approche multidisciplinaire que j'ai étudiée il y a 25 ans à la London School of Economics et à Dalhousie. Il est question de pêches, de navigation, d'environnement et d'écotourisme. Jusqu'ici, la démarche est sectorielle et il n'y a aucun regroupement. On peut toujours isoler très facilement tout ce qui concerne les océans, mais les activités économiques viennent se raccrocher à tout cela. Dès qu'on ajoute les questions de l'Arctique et la fonte des glaces, la question concerne tout le monde.

Je vais vous donner des exemples. Dans le domaine de la sécurité maritime, on trouve un groupe de travail interministériel chargé de la sécurité maritime, groupe qui est composé de représentants de différents ministères. On pourrait reprendre assez facilement ce modèle pour l'appliquer à l'Arctique. Il existe des liens officieux, un peu comme ce qui se passe lors de la conférence sur la sécurité maritime où le MDN collabore avec la Garde côtière, avec des entreprises privées et avec des intérêts commerciaux. Il faudrait insister sur ce genre de collaboration

Pour ce qui est du matériel, je vais y réfléchir et je communiquerai le fruit de ces réflexions à la greffière du comité. Ce n'est pas un problème insurmontable. En général, ces choses-là ne se font pas tant qu'il n'y a pas de menace. Pour ce qui est du matériel, je dirais qu'il faut rassembler les intervenants afin qu'ils se parlent entre eux, ne serait-ce que pour faire en sorte que les Rangers reçoivent des bateaux de patrouille. Cela n'a rien de compliqué. Je suis certain qu'il ne manque pas de constructeurs de bateaux à Terre-Neuve-et-Labrador, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et en Colombie-Britannique aptes à faire ce genre de choses. Il serait possible d'acheminer les embarcations sur des remorques et même de les charger dans des Hercules. Il ne s'agit pas de gros bateaux. Ces embarcations ne retiendront pas autant d'attention qu'un navire de patrouille dans l'Arctique, mais en cas d'incident, elles pourraient s'avérer très précieuses. Il faudrait donc en avoir en réserve et former des gens à leur utilisation.

À quoi peut ressembler l'accostage d'un navire? Ce serait une mission parfaite pour les Rangers. La marine canadienne pratique l'abordage depuis la Seconde Guerre mondiale. Elle a remis à l'ordre du jour son programme de formation des équipes d'abordage. Il faudrait envisager de faire la même chose dans le cas des Rangers.

Voilà de petites choses très simples qui pourraient servir à amorcer le mouvement. Il faut examiner toute cette question de la réponse pangouvernementale et élaborer un plan. Il faudrait peut-être envisager de le faire à l'extérieur des ministères.

With respect to infrastructure, the search and rescue fixed-wing aircraft can also do patrol. For example, the Danes use Bombardier jets for some of their Arctic patrol. It is not a multi-engine aircraft, but they have been using them and they are buying them from Bombardier. We are not.

We have the Transport Canada Dash 8s. Maybe we need more of those. Those are the things when you get people out there sitting around the table, thinking about this and throwing ideas out — what is the best case scenario? Maybe we need 50 small vessels in the Arctic. Right now, what do we have? I do not think anyone can answer that. Freighter canoes are great, but is anyone doing any sort of patrolling?

The Makivik Corporation has signed their offshore land claim. You are now taking jurisdiction over ocean waters. What is the pollution response around some of these seabird colonies?

There are a lot of things to be done out there. If we get people sitting around talking about some of these issues, not necessarily looking just at the security and the international threats, just working within the family within Canada, saying we have these issues and how do we solve them? Maybe putting a little WD40 where sometimes the gears are grinding a bit and get people working, I think we can mobilize this and lead the world.

The expertise is here. We do not need to go out and find it about a lot of things. We led the Law of the Sea Convention in the development of that. At the time, people said that could never happen. We only have a few Arctic nations to deal with. I think we can use this as an opportunity. When we go, we have to put our house in order as well and recognize some of the things we are doing.

I will provide an answer in more detail. I hope that has answered your question.

Senator Cowan: It has. Thank you very much.

Senator Watt: I feel the same way that Senator Cowan just mentioned, that we agree with you on the points you have raised. They are very important. There is urgency on this matter.

The point is trying to bring the group of people with varying expertise together. Maybe some sort of a think tank group should be operating under the Arctic ambassador concept. Maybe that is something we should look at and revisit and see what kind of recommendations we can make.

If a mandate will be given to bring a group of people with various expertise together, I am not sure if it will be the same group of people that will be asked to come up with a prototype

S'agissant des infrastructures, il faut savoir que les avions de la recherche et du sauvetage peuvent également faire de la patrouille. Les Danois, par exemple, emploient leurs avions à réaction Bombardier pour certaines de leurs patrouilles dans l'Arctique. Ce ne sont pas des multimoteurs, mais ils les utilisent pour cela et continuent d'en acheter à Bombardier. Nous, nous ne le faisons pas.

Nous avons des Dash 8 de Transports Canada et nous devrions peut-être en avoir plus. Voilà le genre de choses auxquelles un groupe de réflexion pourrait s'intéresser. Ces gens-là pourraient y réfléchir et se demander quel serait le meilleur scénario. Peut-être faudrait-il déployer une cinquantaine de petites embarcations dans l'Arctique. Pour l'instant, qu'avons-nous là-bas? Je ne pense pas que qui que ce soit puisse nous répondre. Les canots de fret sont fantastiques, mais peuvent-ils servir à autre chose qu'à des missions de patrouille?

La Société Makivik a signé sa revendication territoriale au large. On parle à présent de compétence sur les eaux océaniques. Comment réagirions-nous en cas de pollution dans les eaux environnant les zones habitées par les colonies d'oiseaux marins?

Il y a bien d'autres choses à faire là-haut. Il faut rassembler les gens pour parler de tous ces problèmes et pas nécessairement pour étudier les menaces à la sécurité et la menace internationale, mais pour travailler au niveau du Canada, au sein des familles en se demandant comment parvenir à résoudre tous ces problèmes. Nous pourrions peut-être huiler les engrenages, là où ça coince, et mettre les gens au travail. Je pense que nous pourrions parvenir à les mobiliser et à inspirer le reste du monde.

La compétence est là. Il n'est pas nécessaire de se mettre en quête de grand-chose. Nous avons dirigé la formulation de la Convention sur le droit de la mer. À l'époque, les gens nous disaient que nous n'y parviendrions pas. Aujourd'hui, nous n'avons affaire qu'à une poignée de pays de l'Arctique. Nous devrions mettre cette occasion à profit. Nous devons en profiter également pour mettre de l'ordre dans nos affaires et prendre acte de certains de nos comportements.

Je vous fournirai une réponse plus détaillée et j'espère que cela a répondu à votre question.

Le sénateur Cowan : Tout à fait. Merci beaucoup.

Le sénateur Watt : Je suis d'accord avec ce que vient de dire le sénateur Cowan, autrement dit que nous vous rejoignons à propos de ce que vous venez de dire. Ce sont des aspects très importants. Il est urgent d'agir en la matière.

Ce qu'il faut faire, c'est regrouper des gens qui ont des compétences variées. Nous pourrions peut-être mettre sur pied une cellule de réflexion placée sous l'ombrelle de l'ambassadeur de l'Arctique. Nous pourrions envisager cette solution, revoir ce qui a été fait et examiner le genre de recommandations que nous pourrions formuler.

Le groupe rassemblant des experts multidisciplinaires ne serait pas forcément chargé de trouver le genre de prototype envisagé par le sénateur Cook. Il sera important d'agir ainsi pour voir ce

that Senator Cook was mentioning. I think that is necessary in order for us to see the Arctic on the map, knowing what needs to be developed, what the priorities are, what are the sensitive and non-sensitive areas. If the terms of reference will be part of the mandate, describing the mandate will be important to include as well.

Tell me if I am wrong on this. You have already established what you call knowledge by talking to various experts, the people who have expertise in regard to the Arctic, such as doing inventory on what is up there. Not many people are aware, as you mentioned, of what is up there. With respect to oil, you say 25 per cent has been identified. I do not know how they came up with that but, nevertheless, that is the case.

If we want to put Canada on the map, to say that we do not need expertise from anywhere else because we already have expertise in Canada, we better do something and move quickly before someone else makes an attempt to say, if you do not have the answers, maybe I have an answer.

The sleeping giant is our next-door neighbour. We have witnessed that country from time to time saying, if you do not have the know-how, I have the know-how and I will step in. That is a possibility that could happen. That might be under the umbrella of the United States. There is no doubt in my mind it is probably something they have already run across.

You have indicated there is urgency and you are also indicating that, as early as this coming summer, you are anticipating there might be one or two or more that might be popping up in the Arctic. As Canadians, we have not even looked at the environmental impact assessment of it. I guess that will never take place because you already indicated it might be too late. Nevertheless, it will probably have to be executed at some point down the road.

We need to arrive as a committee with a proposal, some sort of mechanics that would help to move this project forward. Like Senator Cook said, it is not happening tomorrow; it is already happening.

Mr. Spears: You used the term "think tank," and we need a think tank backed up with a "do tank."

My experience through all these different fields is that everyone recognizes that they need to come together. It is really just planting the seed. Maybe that is a role for your committee. That is why these hearings are so important because it is spread out. You have heard all the different speakers. You can see Commander Borgerson in the United States raising the flag and trying to get the United States to sign the convention on the Law of the Sea, trying to get them to pay attention to the Arctic. This is the U.S. Council on Foreign Relations. We have the Canada Polar Commission. Again, that is more of a science-based group. This is a shipping issue that may often, on the international side, have no connection to Canada, so we need to pull this together.

qui se passe dans l'Arctique, pour savoir à quels besoins il convient de s'attaquer, en fonction de quelles priorités et quelles zones sont sensibles ou pas. ✱ sera donc important également de bien décrire ce que devra comporter le mandat.

Dites-moi si j'ai tort. Vous avez établi le genre de connaissances qui nous intéressent et que possèdent les différents experts sur le terrain, ceux qui connaissent l'Arctique, par exemple en ce qui concerne l'établissement d'inventaires. Peu de gens savent effectivement ce qui se passe là-haut, comme vous l'avez dit. En ce qui concerne le pétrole, vous avez rappelé le pourcentage qui circule, soit 25 p. 100 des réserves. Je ne sais pas d'où cela vient, mais c'est bien ce qui se dit.

Si nous voulons mettre le Canada sur la carte, si nous prétendons que nous n'avons pas besoin de bénéficier du savoir acquis par d'autres pays, parce que nous avons tout ce qu'il nous faut ici, alors nous devrions agir sans tarder avant que qui que ce soit d'autre vienne nous imposer sa solution en prétendant que nous n'en avons pas.

Notre voisin est un géant endormi. Dans le passé, il est arrivé que ce pays nous dise que si nous n'avions pas la solution, lui la trouverait et qu'il interviendrait. C'est toujours une possibilité. La solution pourrait être appliquée sous le parapluie américain. Je suis certain que nos voisins ont déjà envisagé cette possibilité.

Vous avez dit qu'il y a urgence et vous avez précisé qu'au début de l'été prochain, il faut s'attendre à ce qu'il y en ait un ou deux de plus dans l'Arctique. Les Canadiens n'ont pas envisagé d'évaluer l'impact environnemental de tout cela. Cela n'aura pas lieu parce que, comme vous l'avez indiqué, il est peut-être déjà trop tard. Quoi qu'il en soit, il conviendra sans doute de passer aux actes à un moment donné.

Notre comité doit trouver une proposition, une sorte de mécanisme qui nous permettrait de faire avancer ce projet. Comme le sénateur Cook l'a indiqué, le problème n'est pas pour demain, parce qu'il existe déjà.

M. Spears : Vous avez parlé de « cellule de réflexion » et j'estime qu'il faudrait prolonger cette cellule par un « groupe d'action ».

À l'expérience, j'ai constaté que dans tous ces domaines les gens se rendent compte qu'ils doivent faire front commun. Il faut planter une graine et c'est peut-être le rôle qui incombe à votre comité. Voilà pourquoi vos audiences sont très importantes, parce que le mot va circuler. Vous avez accueilli différents témoins. Vous avez accueilli le commandeur Borgerson qui est un porte-drapeau aux États-Unis, puisqu'il veut pousser son pays à signer la Convention sur le droit de la mer, à s'intéresser à l'Arctique. Il y a aussi le Conseil américain sur les relations étrangères. Au Canada, nous avons la Commission polaire. Ce groupe est beaucoup plus qu'un organisme scientifique. Il s'intéresse au problème de navigation qui, le plus souvent en ce qui concerne le trafic international, ne concerne pas le Canada. Il faut donc agir tous ensemble.

I think a QUANGO idea of coming up with some scenarios and setting up an interdepartmental working group would be something that would not take a lot of money. It just takes coordination and planting the seed. We need to be creative and look at this as an opportunity. Here is an issue — how will we regulate it?

We have a changing world with climate change and rising fuel prices and resources. We do not even know how significant some of the resources that we have in the Arctic might be. There are French companies making use of seaweed from Ungava Bay. That is a business that could be a huge, sustainable economic activity.

We do not know what the future holds so we need to give ourselves options. It is really having the leadership and the policy decisions to say that, if we have this vision, the rest of the pieces will fall into place. Something like getting the Rangers vessels would not be difficult. You could have a competition to develop the best design. This could be a fun thing. We need to include, in my view, a whole-of-Canada response to some of these issues that captures Canada's imagination and move forward.

Senator Watt: Another subject that I will raise is for your information but, more importantly, for the committee members. You mentioned Makivik Corporation several times. Makivik, as you know, has provided airline lift from the South to the North and from east to west. We also had a contract with the Coast Guard in the Arctic for a number of years. I am not on the airline board of directors at this point in time, but I know that this contract was lost because the government decided to cut the activities of the Coast Guard.

A number of times, Makivik Corporation has requested of the Government of Canada to become part of an Arctic strategy group. They have not received any response one way or the other and are starting to feel that they have been ignored. One of the reasons they feel they have to be part of this Arctic strategy group is because they provide airline services to practically all the communities around Baffin Island, as well as in the central and western Arctic, all the way to Alaska.

The Inuit want to fund the Nunavik side even though, as you look at the map, some communities are below the 60th parallel. Politicians talk about who is elected and who is not elected, and they tend to look at the lines. Anything above the 60th parallel, yes. Most of our communities are above the 60th parallel. Nevertheless, they are not part of the Arctic strategy group, and I think they should be, if we are to continue providing aircraft. We also have three Hercules, which is very handy. We have to be part of the group making the decisions if we are to be effective.

La formule QUANGO pourrait être reprise parce qu'elle permettrait de constituer un groupe de travail interministériel sans que cela coûte très cher. Tout ce qu'il faut, c'est de la coordination, c'est ensemer. Nous devons nous montrer créatifs et voir dans tout ça une occasion. Constatons le problème et demandons-nous comment le régler par le biais de la réglementation.

Nous vivons dans un monde en pleine évolution, à cause du changement climatique, de l'augmentation des prix du pétrole et du problème des ressources. Nous ne savons même pas quelle est l'importance des ressources sous-marines dans l'Arctique. Des compagnies françaises exploitent les algues de la baie d'Ungava. Le marché pourrait être énorme et favoriser une activité économique durable.

Comme nous ne savons pas ce que recèle l'avenir, nous devons envisager différentes options. Les ingrédients nécessaires pour y parvenir sont le leadership et la décision politique parce que si nous entretenons cette vision, les autres morceaux se mettront automatiquement en place. Il ne serait pas difficile de doter les Rangers de navires. On pourrait lancer un concours pour obtenir le meilleur concept. Ce pourrait être amusant. J'estime que nous devons chercher à obtenir une réponse pancanadienne à certaines de ces questions, réponse qui nous permettra d'exploiter l'imagination du Canada et d'aller de l'avant.

Le sénateur Watt : Je veux vous parler d'un autre sujet, afin de vous en informer, mais je le fais plus encore à l'intention des membres du comité. Vous avez parlé à plusieurs reprises de la Société Makivik. Comme vous le savez, Makivik a assuré le transport aérien du Sud vers le Nord et de l'Est vers l'Ouest. Nous avons également eu un contrat avec la Garde côtière dans l'Arctique pendant plusieurs années. Je ne siége plus au conseil d'administration de la compagnie aérienne, mais je sais que la compagnie a perdu ce contrat parce que le gouvernement a décidé de réduire les activités de la Garde côtière.

La Société Makivik a réclamé à plusieurs reprises au gouvernement du Canada d'être intégrée au groupe de stratégie dans l'Arctique. Personne ne lui a répondu et elle commence à avoir l'impression qu'on ne tient pas compte de ses demandes. La société estime devoir être intégrée au groupe de stratégie sur l'Arctique parce qu'elle dessert presque toutes les collectivités de l'île de Baffin avec ses avions, et qu'elle est également présente dans l'Arctique du centre et de l'ouest jusqu'en Alaska.

Les Inuits veulent financer la desserte au Nunavik même si, comme vous pouvez le constater en regardant la carte, certaines de ces collectivités se trouvent sous le 60^e parallèle. Les politiciens débattent sur qui est élu et qui ne l'est pas et ils ont tendance à tout ramener à ces fameux parallèles. Pas de problème pour tout ce qui se trouve au nord du 60^e. La plupart de nos collectivités sont effectivement au nord de ce parallèle. Pourtant, nous ne sommes pas intégrés au groupe de stratégie sur l'Arctique même si ce devrait être le cas et si nous continuons d'assurer un service

We have to keep that in mind when we start working on the recommendations.

Senator Robichaud: If I heard correctly, Senator Watt said that he was not a member of that corporation.

Senator Watt: Not now, but I am one of the beneficiaries. I am not on the board. That is what I meant. I am not on the board of directors at this point.

Senator Robichaud: I am just concerned about the conflict of interest here, that is all.

Senator Watt: I am a member. I own the airline company, just like any other individual Inuk person who owns an airline company, but I do not get any direct benefit out of it. I do not know if you can call that a conflict of interest if I do not get any direct benefit out of it.

Senator Robichaud: I just wanted it to be clear.

Senator Watt: This is important if we are to continue on. There are two airlines in the North. We have been operating in the North for a number of years now and we have the infrastructure in place. We have different aircraft in place doing the work that needs to be carried out. If we pull out, they have nothing left, other than the Canadians will try to fill in the gaps, but that costs a lot of money.

Senator Robichaud: You made comments to the fact that this committee was right in looking at the Arctic and sovereignty and all those issues. We will be writing a report. I suppose you would suggest strongly that we continue on that track to ensure things happen rather than just to write our report and say we have done our job.

Mr. Spears: I am not counsel to the committee, but you may want to issue an interim report and follow up. It is the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans, and the Arctic is an oceans issue. You know your internal governance, but this is something that needs to continue on because it is happening so quickly.

I want to stress how important this work is, and the fact that you have the testimony transcribed and it is available for people wanting to read this, because the information is difficult to find. This is not written down anywhere. It is like pulling a thread or trying to get someone's best fishing spot. It is very difficult. Everyone holds this information and there is no interchange. That is part of the challenge of dealing with a governance issue, and the governmental response is to try to get these different groups.

You are the Arctic portal, in my view. I read through the different materials, and I have suggested to a number of people, including the press, that when they have Arctic issues, to look at your committee's work.

aérien. De plus, nous exploitons trois Hercules qui sont très pratiques. Nous devons faire partie du groupe qui prend des décisions, si nous voulons être efficaces. Nous ne devons pas perdre cela de vue quand nous commencerons à travailler sur les recommandations.

Le sénateur Robichaud : Si j'ai bien compris ce que le sénateur Watt vient de dire, il n'est pas membre de la société.

Le sénateur Watt : Plus maintenant, mais je suis un de ceux qui en bénéficie. Je ne siège plus au conseil. C'est ce que je voulais dire. Je ne suis plus membre du conseil d'administration.

Le sénateur Robichaud : Je craignais un conflit d'intérêts, c'est tout.

Le sénateur Watt : Je suis actionnaire de la compagnie, au même titre que tout Inuk, mais je n'en tire pas d'avantages directs. Je me demande si l'on peut parler de conflit d'intérêts quand on ne bénéficie pas directement d'une activité commerciale.

Le sénateur Robichaud : Je voulais que ce soit bien clair.

Le sénateur Watt : C'est important si nous voulons continuer. Il y a deux compagnies aériennes dans le Nord. Nous sommes présents là-bas depuis un certain nombre d'années et nous avons des infrastructures. Nous avons différents avions qui effectuent le travail nécessaire. Si nous nous retirons, il ne resterait rien et il appartiendrait alors aux Canadiens d'essayer de combler le vide, mais moyennant un coût énorme.

Le sénateur Robichaud : Vous avez dit que notre comité a raison de s'intéresser à l'Arctique et à la souveraineté, de même qu'à tous ces problèmes-là. Nous allons rédiger un rapport. Je suppose que vous allez nous recommander très fortement, si nous devons continuer dans ce sens, de veiller à ce que les choses se fassent plutôt que de nous contenter d'écrire un rapport et de prétendre que nous avons fait notre part.

M. Spears : Je ne suis pas conseiller du comité, mais vous pourriez publier un rapport intérimaire, puis assurer un suivi. Vous êtes le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans pour qui l'océan Arctique constitue un dossier. Vous avez votre propre gouvernance, mais il convient de prolonger votre action parce que les choses se produisent très vite.

Je tiens à insister sur l'importance de ce travail et sur le fait qu'il est très bien que tous les témoignages soient retranscrits et mis à la disposition de tous ceux qui voudront les lire, parce qu'il est très difficile de trouver ce genre d'information. Rien de cela n'est écrit nulle part. C'est un peu comme le fil d'Ariane ou essayer de trouver le meilleur coin où pêcher. Tout cela est très difficile. Tout le monde détient une partie de l'information, mais celle-ci ne circule pas. C'est en partie le problème qui se pose sur le plan de la gouvernance et le gouvernement essaie de mettre sur pied ces différents groupes.

Quant à moi, vous êtes le portail de l'Arctique. J'ai lu les différents documents que vous avez publiés sur le sujet et j'ai recommandé à plusieurs, notamment à des journalistes, de consulter les travaux de votre comité chaque fois qu'ils s'intéressent aux questions de l'Arctique.

The Chair: Thank you.

I wanted to explore further. You mentioned Goose Bay and, obviously, I was interested in that. You also mentioned there could be other sites that could provide somewhat the same service. Goose Bay is south of 60 and although it has infrastructure and experience — it has a port and an airport — it is in the southern section; it is subarctic, really. I wonder how you see that in relation to the rest of the Arctic. Do you see other ports being established like that?

Mr. Spears: You need to start somewhere. There is infrastructure there that could be started quickly.

For example, on search and rescue, there is the idea of making use of the existing facilities and bringing people from the North together to train while, at the same time, having a number of other outstations in place throughout the Arctic, using Iqaluit and other places that have runways. There are many runways in the Arctic but sometimes you do not know they are runways until you land on them, depending on whether you have tundra tires on your Twin Otter. You need to start somewhere and Goose Bay has all of the ingredients to make that happen. Plus, any place you go into the Arctic, you will have to pass the Labrador coast. We get into the idea of north of 60 but a great deal of Arctic Canada is tundra south of 60. Churchill is an Arctic port but it is well south of 60. We tend to get caught up in that. We need to look at where the tree line is. In Yukon, the tree line is quite far north at the Arctic Circle. When we were there two years ago on the Dempster highway, we were in the trees but within the Arctic Circle.

Goose Bay is an example of part of a defence strategy of “Canada First” but we do not hear anything about it, although we hear a lot about equipment. In my paper, I set out the reasons why Goose Bay could be a catalyst to bring people together. We need to start somewhere. We could do that at Iqaluit but all of the infrastructure, barracks and classrooms are at Goose Bay and we would not have to build all of that somewhere else.

I am sure that the first year we would be pleased to fly people in and out of Goose Bay and get some momentum going on one of these subjects. It is the same with UAVs. If we are to have them, we can do so from Goose Bay where they have the maintenance facilities. Let us not focus only on the infrastructure but on the doing, the training and the interaction. We need to get people talking to develop a focal point of Arctic excellence and begin to look at new problems in new ways. It is just a place and there is no reason this cannot be done throughout the Arctic, but we need to plant the seeds. If we are to give the Rangers marine

Le président : Merci.

Je voulais aller un peu plus loin. Vous avez parlé de Goose Bay et il est vrai que j'ai été intéressé par ce lieu. Vous avez dit qu'il pourrait y avoir d'autres emplacements susceptibles d'offrir le même genre de service. Goose Bay se trouve au sud du 60^e parallèle et, bien qu'on y trouve une infrastructure et les compétences nécessaires — il y a un port et un aéroport —, cette ville se trouve dans la partie sud, dans le secteur subarctique. Comment envisagez-vous la chose par rapport au reste de l'Arctique? Est-ce qu'il faudrait créer d'autres ports de ce genre?

M. Spears : Il faut commencer quelque part. Il serait possible de faire des mises en chantier rapides là-bas.

Dans le cas de la recherche et du sauvetage, par exemple, il serait question d'exploiter les installations existantes et de faire venir des gens du Nord pour les y former, étant entendu qu'il y aurait des postes éloignés un peu partout dans le reste de l'Arctique, qu'on pourrait utiliser Iqaluit et d'autres emplacements qui ont des pistes d'atterrissage. Il y a beaucoup de pistes dans l'Arctique, mais on ne sait parfois pas où elles se trouvent tant qu'on n'est pas posé dessus et cela à condition que le Twin Otter soit équipé de pneus surdimensionnés. Il faut commencer quelque part et Goose Bay présente tous les ingrédients nécessaires pour que les choses se produisent. De plus, peu importe où vous vous rendez dans l'Arctique, vous devez passer par la côte du Labrador. On imagine généralement que l'Arctique se situe au nord du 60^e parallèle, pourtant, celui-ci est constitué aussi de la toundra au sud du 60^e. Churchill est un port de l'Arctique qui est bien au sud du 60^e. On a tendance à se laisser prendre avec ce raisonnement. Il faut réfléchir en fonction de la limite de la forêt boréale. Au Yukon, cette limite est très septentrionale, au cercle arctique. Quand nous sommes passés par la route Dempster, il y a deux ans, nous étions encore dans les arbres, nous étions encore au milieu de la forêt, mais sur le cercle arctique.

Goose Bay est un exemple de la stratégie de défense consistant à faire passer le Canada en premier, mais on n'en entend plus parler, bien qu'il soit beaucoup question d'équipement. Dans mon document, j'énonce toutes les raisons pour lesquelles il faudrait que Goose Bay soit un catalyseur du regroupement. Nous devons commencer quelque part. Nous pourrions le faire à Iqaluit, mais toutes les infrastructures, les casernes et les salles de classe se trouvent à Goose Bay et, si nous commençons par là, nous n'aurions pas à construire tout cela.

Je suis certain que nous n'aurions pas de problème à faire voyager les gens par avion la première année pour lancer le mouvement à Goose Bay. Ce serait la même chose avec les véhicules aériens téléguidés. Si nous en obtenons, nous pourrions les exploiter à partir de Goose Bay où l'on trouve des installations d'entretien. Il ne faut pas être obsédé par la question des infrastructures, mais il faut envisager de faire les choses, d'assurer la formation et de favoriser l'interaction. Nous devons amener les gens à envisager de bâtir un centre d'excellence dans l'Arctique et à aborder les nouveaux problèmes d'une nouvelle façon. Goose Bay est un emplacement comme un autre et il n'y a aucune raison pour laquelle nous ne pourrions pas faire la même chose partout.

training, what better place than in Newfoundland and Labrador? I am kind of biased towards Nova Scotia but the facilities are at Goose Bay.

This could happen as quickly as this summer. These are not difficult things to do. The Coast Guard runs offshore survival schools, one being on the West Coast. The U.S. special forces go there to train a variety of people because it is one of the best in the world. Goose Bay has a long history, it has a community and is sort of neutral territory. It makes a lot of sense to me to spend more money on the doing rather than on building infrastructure. I hope that answered your question.

The Chair: Thank you. We have had a long and interesting night. Mr. Spears, you have provided us with a great deal of food for thought and with some suggested avenues the committee can explore to begin to address the issues and problems. We look forward to hearing from you on the questions that have been raised by Senator Cowan. I want to hear more about QUANGOS because we are still looking for ideas.

I hope senators will see that the committee has an ongoing role in this once we complete our interim report. We need to visit other parts of Canada and hear from more witnesses. The Coast Guard operates not only in the Arctic but also on the East and West Coasts. Mr. Spears, we thank you for providing us with your expertise and knowledge.

Mr. Spears: It has been a pleasure. Thank you and good luck on your trip to the North.

The committee adjourned.

dans l'Arctique, mais encore faut-il commencer quelque part. Où mieux qu'à Terre-Neuve-et-Labrador pourrait-on former les Rangers aux opérations maritimes? J'ai un penchant naturel pour la Nouvelle-Écosse, mais force est de constater que les installations se trouvent à Goose Bay.

Les choses pourraient arriver très vite, dès cet été. Il n'y a rien de difficile. La Garde côtière administre des écoles de survie au large dont l'une se trouve sur la côte Ouest. Les forces spéciales américaines vont s'y entraîner parce que c'est l'un des meilleurs centres du genre au monde. Goose Bay a un passé chargé d'histoire, la collectivité est intéressante et elle constitue une sorte de territoire neutre. Il serait, quant à moi, très logique d'investir davantage là-bas que d'aller bâtir des infrastructures ailleurs. J'espère avoir répondu à votre question.

Le président : Merci. Nous venons de passer une longue et intéressante soirée. Monsieur Spears, vous nous avez donné beaucoup de matière à réflexion et vous nous avez même proposé des pistes de solution que le comité va pouvoir explorer afin de s'attaquer à ces différents problèmes. Nous avons hâte de lire vos réponses aux questions soulevées par le sénateur Cowan. Quant à moi, je veux en apprendre davantage sur QUANGO car nous sommes en quête d'idées.

J'espère que les sénateurs envisagent que le comité puisse avoir un rôle suivi à cet égard après le dépôt de son rapport intérimaire. Nous devons visiter d'autres parties du Canada et recueillir d'autres témoignages. La Garde côtière est présente non seulement dans l'Arctique, mais aussi sur les côtes Est et Ouest. Merci, monsieur Spears, de nous avoir fait profiter de votre expérience et de vos connaissances.

M. Spears : Ce fut un plaisir. Merci et bonne chance lors de votre déplacement dans le Nord.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Tuesday, May 13, 2008

ArticNet:

Louis Fortier, Scientific Director.

Thursday, May 15, 2008

Transport Canada:

William (Bill) J. Nash, Director General, Marine Safety;

Victor M. Santos-Pedro, Director, Design, Equipment and Boating Safety;

Richard Day, Director, Operations and Environmental Programs.

Canadian Coast Guard:

Steven Troy, Director, Safety and Environmental Response Systems.

Tuesday, May 27, 2008

As an individual:

K. Joseph Spears, Principal of the Horseshoe Bay Marine Group.

TÉMOINS

Le mardi 13 mai 2008

ArticNet :

Louis Fortier, directeur scientifique.

Le jeudi 15 mai 2008

Transports Canada :

William (Bill) J. Nash, directeur général, Sécurité maritime;

Victor M. Santos-Pedro, directeur, Conception, équipement et sécurité nautique;

Richard Day, directeur, Exploitation et programmes environnementaux.

Garde côtière canadienne :

Steven Troy, directeur, Systèmes de sécurité et d'intervention environnementale.

Le mardi 27 mai 2008

À titre personnel :

K. Joseph Spears, directeur principal du Horseshoe Bay Marine Group.





Second Session
Thirty-ninth Parliament, 2007-08

Deuxième session de la
trente-neuvième législature, 2007-2008

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Fisheries and Oceans

Pêches et des océans

Chair:

The Honourable BILL ROMPKEY, P.C.

Président :

L'honorable BILL ROMPKEY, C.P.

Monday, June 2, 2008
Thursday, June 5, 2008
Thursday, June 12, 2008 (in camera)

Le lundi 2 juin 2008
Le jeudi 5 juin 2008
Le jeudi 12 juin 2008 (à huis clos)

Issue No. 10

Fascicule n° 10

**Seventeenth, eighteenth, nineteenth, twentieth
and twenty-first meetings on:**

Issues relating to the federal government's current
and evolving policy framework for managing Canada's
fisheries and oceans (Arctic Study)

**Dix-septième, dix-huitième dix-neuvième, vingtième
et vingt et unième réunions concernant :**

Les questions relatives au cadre stratégique actuel,
en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des
pêches et des océans du Canada (L'étude sur l'Arctique)

INCLUDING:

THE FOURTH REPORT OF THE COMMITTEE
(The Coast Guard in Canada's Arctic:
Interim Report)

Y COMPRIS :

LE QUATRIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(La garde côtière dans l'Arctique canadien :
Rapport provisoire)

APPEARING:

The Honourable Olayuk Akesuk, M.L.A.,
Minister of Environment, Government of Nunavut
The Honourable Patterk Netser, M.L.A.,
Minister of Economic Development and Transportation,
Government of Nunavut
The Honourable Peter Kilabuk,
Member of the Legislative Assembly for Pangnirtung,
Speaker of the Legislative Assembly

COMPARAISSENT :

L'honorable Olayuk Akesuk, député,
ministre de l'Environnement, gouvernement du Nunavut
L'honorable Patterk Netser, député,
ministre du Développement économique et des Transports,
gouvernement du Nunavut
L'honorable Peter Kilabuk, député,
membre de l'assemblée législative pour Pangnirtung,
Président de l'assemblée législative

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Bill Rompkey, P.C., *Chair*

The Honourable Ethel Cochrane, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Hubley
Cook	Johnson
Comeau	* LeBreton, P.C.
Cowan	(or Comeau)
Gill	Meighen
* Hervieux-Payette, P.C.	Robichaud, P.C.
(or Tardif)	Watt

*Ex officio members

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
PÊCHES ET DES OCÉANS

Président : L'honorable Bill Rompkey, C.P.

Vice-présidente : L'honorable Ethel Cochrane

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Hubley
Cook	Johnson
Comeau	* LeBreton, C.P.
Cowan	(ou Comeau)
Gill	Meighen
* Hervieux-Payette, C.P.	Robichaud, C.P.
(ou Tardif)	Watt

*Membres d'office

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

IQALUIT, NUNAVUT, Monday, June 2, 2008
(18)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 9:33 a.m., in the Baffin Room of the Frobisher Inn, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Cochrane, Cowan, Hubley, Robichaud, P.C., and Rompkey, P.C. (6).

In attendance: Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament and Michael Byers, Professor, Canadian Research Chair in International Law and Politics, University of British Columbia.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 21, 2007, the committee continued its study on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, issue No. 1.*)

APPEARING:

The Honourable Olayuk Akesuk, M.L.A., Minister of the Environment, Government of Nunavut;

The Honourable Patterk Netser, M.L.A., Minister of Economic Development and Transportation, Government of Nunavut.

WITNESSES:

Department of Environment, Government of Nunavut:

Simon Awa, Deputy Minister;

Wayne Lynch, Director, Fisheries and Sealing;

Earle Baddaloo, Director, Environmental Protection.

Department of Economic Development and Transportation, Government of Nunavut:

Rosemary Keenainak, Deputy Minister;

John Hawkins, Acting Deputy Minister, Transportation Branch.

Legislative Assembly of Nunavut:

Peter Kattuk, Member.

Nunavuummi Tasiujarjuamiuguqatigiit Katutjiqatigiingit (NTK):

John MacDougall.

The chair made a statement.

Mr. Akesuk made a statement and, together with Mr. Awa, Mr. Lynch and Mr. Baddaloo, answered questions.

At 10:20 a.m., the committee suspended.

At 10:24 a.m., the committee resumed.

PROCÈS-VERBAUX

IQALUIT, NUNAVUT, le lundi 2 juin 2008
(18)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 9 h 33, dans la salle Baffin du Frobisher Inn, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Cochrane, Cowan, Hubley, Robichaud, C.P., et Rompkey, C.P. (6).

Également présents : Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Michael Byers, professeur, titulaire de la Chaire de recherche du Canada en politique et en droit internationaux, Université de la Colombie-Britannique.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 21 novembre 2007, le comité poursuit son étude des questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

COMPARAISSENT :

L'honorable Olayuk Akesuk, député, ministre de l'Environnement, gouvernement du Nunavut;

L'honorable Patterk Netser, député, ministre du Développement économique et des Transports, gouvernement du Nunavut.

TÉMOINS :

Ministère de l'Environnement, gouvernement du Nunavut :

Simon Awa, sous-ministre;

Wayne Lynch, directeur, Division des pêches et de la chasse au phoque;

Earle Baddaloo, directeur, Protection environnementale.

Ministère du Développement économique et des Transports, gouvernement du Nunavut :

Rosemary Keenainak, sous-ministre;

John Hawkins, sous-ministre par intérim, Division des transports.

Assemblée législative du Nunavut :

Peter Kattuk, membre.

Nunavuummi Tasiujarjuamiuguqatigiit Katutjiqatigiingit (NTK) :

John MacDougall.

Le président fait une déclaration.

M. Akesuk fait une déclaration puis, avec l'aide de MM. Awa, Lynch et Baddaloo, répond aux questions.

À 10 h 20, la séance est suspendue.

À 10 h 24, la séance reprend.

Mr. Netser made a statement and, together with Mr. Hawkins and Ms. Keenainak, answered questions.

At 10:54 a.m., the committee suspended.

At 11:05 a.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Mr. Kattuk and Mr. MacDougall each made a statement and answered questions.

At 12:01 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

IQALUIT, NUNAVUT, Monday, June 2, 2008
(19)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 1:07 p.m., in the Baffin Room of the Frobisher Inn, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Cochrane, Cowan, Hubley, Robichaud, P.C., and Rompkey, P.C. (6).

In attendance: Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament and Michael Byers, Professor, Canadian Research Chair in International Law and Politics, University of British Columbia.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 21, 2007, the committee continued its study on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

WITNESSES:

City of Iqaluit:

Glenn Williams, Councillor.

Nunavut Association of Municipalities:

Lewis Gidzinski, Infrastructure Research Manager.

Nunavut Economic Forum:

Glenn Cousins, Executive Director.

Baffin Regional Chamber of Commerce:

Hal Timar, Executive Director

Nunavut Wildlife Management Board:

Michael d'Eca, Legal Advisor.

Jim Noble, Chief Operating Officer;

The chair made a statement.

M. Netser fait une déclaration puis, avec l'aide de M. Hawkins et de Mme Keenainak, répond aux questions.

À 10 h 54, la séance est suspendue.

À 11 h 5, la séance reprend.

Le président fait une déclaration.

MM. Kattuk et MacDougall font chacun une déclaration puis répondent aux questions.

À 12 h 1, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

IQALUIT, NUNAVUT, le lundi 2 juin 2008
(19)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 13 h 7, dans la salle Baffin du Frobisher Inn, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Cochrane, Cowan, Hubley, Robichaud, C.P., et Rompkey, C.P. (6).

Également présents : Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Michael Byers, professeur, titulaire de la chaire de recherche du Canada en politique et en droit internationaux, Université de la Colombie-Britannique.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 21 novembre 2007, le comité poursuit son étude des questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Ville d'Iqaluit :

Glenn Williams, conseiller.

Association des municipalités du Nunavut :

Lewis Gidzinski, gestionnaire de recherche sur les infrastructures.

Forum économique du Nunavut :

Glenn Cousins, directeur général.

Chambre de commerce de la région de Baffin :

Hal Timar, directeur général.

Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut :

Michael d'Eca, conseiller juridique;

Jim Noble, directeur des opérations.

Le président fait une déclaration.

Mr. Williams, Mr. Gidzinski, Mr. Cousins and Mr. Timar each made a statement and answered questions.

At 2:30 p.m., the committee suspended.

At 2:45 p.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Mr. d'Eca made a statement and, together with Mr. Noble, answered questions.

At 4:52 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

IQALUIT, NUNAVUT, Monday, June 2, 2008
(20)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 7:01 p.m., in the Baffin Room of the Frobisher Inn, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Cochrane, Cowan, Hubley, Robichaud, P.C., and Rompkey, P.C. (6).

In attendance: Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament and Michael Byers, Professor, Canadian Research Chair in International Law and Politics, University of British Columbia.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 21, 2007, the committee continued its study on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

WITNESSES:

As an individual:

John Amagoalik, Director, Lands and Resources, Qikiqtani Inuit Association.

Desgagnés Transarctik Inc.:

Waguhih Rayes, General Manager.

As an individual:

Aaju Peter.

The chair made a statement.

Mr. Amagoalik made a statement and answered questions.

At 7:47 p.m., the committee suspended.

At 7:49 p.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Mr. Rayes made a statement and answered questions.

MM. Williams, Gidzinski, Cousins et Timar font chacun une déclaration puis répondent aux questions.

À 14 h 30, la séance est suspendue.

À 14 h 45, la séance reprend.

Le président fait une déclaration.

M. d'Eca fait une déclaration puis, avec l'aide de M. Noble, répond aux questions.

À 16 h 52, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

IQALUIT, NUNAVUT, le lundi 2 juin 2008
(20)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 19 h 1, dans la salle Baffin du Frobisher Inn, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Cochrane, Cowan, Hubley, Robichaud, C.P., et Rompkey, C.P. (6).

Également présents : Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Michael Byers, professeur, titulaire de la chaire de recherche du Canada en politique et en droit internationaux, Université de la Colombie-Britannique.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 21 novembre 2007, le comité poursuit son étude des questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

À titre personnel :

John Amagoalik, directeur, Gestion des terres et des ressources, Qikiqtani Inuit Association.

Desgagnés Transarctik Inc. :

Waguhih Rayes, directeur général.

À titre personnel :

Aaju Peter.

Le président fait une déclaration.

M. Amagoalik fait une déclaration puis répond aux questions.

À 19 h 47, la séance est suspendue.

À 19 h 49, la séance reprend.

Le président fait une déclaration.

M. Rayes fait une déclaration puis répond aux questions.

At 8:16 p.m., Ms. Peter came to the table, made a statement and answered questions.

At 8:41 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PANGNIRTUNG, NUNAVUT, Thursday, June 5, 2008
(21)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 1:11 p.m., in the Hamlet of Pangnirtung, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Cochrane, Hubley, Robichaud, P.C., and Rompkey, P.C. (5).

In attendance: Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament and Michael Byers, Professor, Canadian Research Chair in International Law and Politics, University of British Columbia.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 21, 2007, the committee continued its study on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

APPEARING:

The Honourable Peter Kilabuk, Member of the Legislative Assembly for Pangnirtung, Speaker of the Legislative Assembly.

WITNESSES:

Municipality of Pangnirtung:

Adamie Komoartok, Deputy Mayor;

Ron Mongeau, Senior Administrative Officer.

Pangnirtung Hunters and Trappers Organization:

Leopa Akpalialuk, Vice-Chairman.

Pangnirtung Fisheries:

Don Cunningham, General Manager;

Manasa Evic, Chairman of the Board.

Cumberland Sound Fisheries:

Joopa Gowdluapik, Chairman of the Board.

Baffin Fisheries Coalition:

Johnny Mike, Director.

As individuals:

Levi Evic;

Eric Joamie;

À 20 h 16, Mme Peter fait une déclaration puis répond aux questions.

À 20 h 41, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

PANGNIRTUNG, NUNAVUT, le jeudi 5 juin 2008
(21)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 13 h 11, dans le hameau de Pangnirtung, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Cochrane, Hubley, Robichaud, C.P., et Rompkey, C.P. (5).

Également présents : Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Michael Byers, professeur, titulaire de la chaire de recherche du Canada en politique et en droit internationaux, Université de la Colombie-Britannique.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 21 novembre 2007, le comité poursuit son étude des questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

COMPARAÎT :

L'honorable Peter Kilabuk, membre de l'assemblée législative pour Pangnirtung, Président de l'assemblée législative du Nunavut.

TÉMOINS :

Municipalité de Pangnirtung :

Adamie Komoartok, maire adjoint;

Ron Mongeau, administrateur principal.

Pangnirtung Hunters and Trappers Organization :

Leopa Akpalialuk, vice-président.

Pangnirtung Fisheries :

Don Cunningham, directeur général;

Manasa Evic, président du conseil d'administration.

Cumberland Sound Fisheries :

Joopa Gowdluapik, président du conseil d'administration.

Baffin Fisheries Coalition :

Johnny Mike, directeur.

À titre personnel :

Levi Evic;

Eric Joamie;

Gita Laidler;

Davidee Arnankak;

Noah Metiq;

Jamesie Mike;

The chair made a statement.

Mr. Kilabuk made a statement and answered questions.

At 1:52 p.m., the chair made a statement.

Mr. Komoartok made a statement and, together with Mr. Mongeau, answered questions.

At 2:29 p.m., Mr. Akpalialuk made a statement and answered questions.

At 3:06 p.m., the chair made a statement.

Mr. Cunningham made a statement and, together with Mr. Evic and Mr. Gowdluapik, answered questions.

At 4 p.m., the chair made a statement.

Mr. Mike made a statement and answered questions.

At 4:51 p.m., the chair made a statement.

At 4:54 p.m., Mr. Levi Evic made a statement and answered questions.

At 5:03 p.m., Ms. Laidler and Mr. Joamie each made a statement and answered questions.

At 5:16 p.m., Mr. Arnankak made a statement.

At 5:18 p.m., Mr. Metiq made a statement.

At 5:20 p.m., Mr. Mike made a statement.

The chair made a statement.

At 5:27 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, June 12, 2008
(22)

[English]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day in camera at 11:01 a.m., in room 160-S, Centre Block, the chair, the Honourable Bill Rompkey, P.C., presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Cochrane, Cook, Cowan, Robichaud, P.C., Rompkey, P.C., and Watt (7).

In attendance: Claude Emery, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 21, 2007, the committee continued its study on issues relating to the federal government's current and

Gita Laidler;

Davidee Arnankak;

Noah Metiq;

Jamesie Mike.

Le président fait une déclaration.

M. Kilabuk fait une déclaration puis répond aux questions.

À 13 h 52, le président fait une déclaration.

M. Komoartok fait une déclaration puis, avec l'aide de M. Mongeau, répond aux questions.

À 14 h 29, M. Akpalialuk fait une déclaration puis répond aux questions.

À 15 h 6, le président fait une déclaration.

M. Cunningham fait une déclaration puis, avec l'aide de MM. Evic et Gowdluapik, répond aux questions.

À 16 heures, le président fait une déclaration.

M. Mike fait une déclaration puis répond aux questions.

À 16 h 51, le président fait une déclaration.

À 16 h 54, M. Levi Evic fait une déclaration puis répond aux questions.

À 17 h 3, Mme Laidler et M. Joamie font chacun une déclaration puis répondent aux questions.

À 17 h 16, M. Arnankak fait une déclaration.

À 17 h 18, M. Metiq fait une déclaration.

À 17 h 20, M. Mike fait une déclaration.

Le président fait une déclaration.

À 17 h 27, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 12 juin 2008
(22)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui à huis clos, à 11 h 1, dans la salle 160-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Bill Rompkey, C.P. (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Cochrane, Cook, Cowan, Robichaud, C.P., Rompkey, C.P., et Watt (7).

Également présent : Claude Emery, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 21 novembre 2007, le comité poursuit son étude des questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du

evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

Pursuant to rule 92(2)(e), the committee considered a draft agenda.

It was agreed that senators' staff be authorized to remain in the room during this meeting.

After debate, it was moved:

That the committee seek the Senate's permission to:

- sit while the Senate is not sitting in September 2008 for the purpose of considering the final report, and
- deposit the report with the clerk.

The question being put on the motion, it was adopted.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 21, 2007, the committee continued its study on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

Pursuant to rule 92(2)(f), the committee considered a draft report.

After debate, it was moved:

That the draft report *The Coast Guard in Canada's Arctic: Interim Report* be adopted as the report of the committee; and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to approve the final version of the report with any necessary editorial, grammatical or translation changes required and that the chair be authorized to present it to the Senate.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 1:08 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine une ébauche d'ordre du jour.

Il est convenu d'autoriser le personnel des sénateurs à rester dans la salle.

Après débat, il est proposé :

Que le comité demande au Sénat l'autorisation de :

- se réunir pendant que le Sénat ne siège pas, en septembre 2008, afin d'examiner le rapport final;
- déposer le rapport auprès du greffier.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 21 novembre 2007, le comité poursuit son étude des questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'alinéa 92(2)f) du Règlement, le comité examine une ébauche de rapport.

Après débat, il est proposé :

Que le projet de rapport intitulé *La Garde côtière dans l'Arctique canadien : Rapport provisoire* soit adopté en tant que rapport du comité; et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à approuver le rapport définitif auquel tout changement jugé nécessaire, que ce soit au niveau de la forme, de la grammaire ou de la traduction, aura été apporté, et que le président soit autorisé à le présenter au Sénat.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 13 h 8, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Monday, June 23, 2008

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans has the honour to table its

FOURTH REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Wednesday, November 21, 2007 to examine and report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans, herewith tables its report entitled *The Coast Guard in Canada's Arctic: Interim Report*.

Respectfully submitted,

Le président,

BILL ROMPKEY

Chair

(Text of the report appears following the evidence)

RAPPORT DU COMITÉ

Le lundi 23 juin 2008

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans a l'honneur de déposer son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité, autorisé par le Sénat, le mercredi 21 novembre 2007, à examiner, pour en faire rapport, les questions relatives au cadre supérieur actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et océans du Canada, dépose ici son rapport intitulé *La Garde côtière dans l'Arctique canadien : Rapport provisoire*.

Respectueusement soumis,

(Le texte du rapport paraît après les témoignages)

EVIDENCE

IQALUIT, Nunavut, Monday, June 2, 2008

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 9:33 a.m. to examine and report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. Topic: Arctic Study.

Senator Bill Rompkey (*Chair*) in the chair.

[*Editor's Note: Some evidence was presented through an Inuktitut interpreter.*]

[*English*]

The Chair: I call the meeting to order.

Let me say, first of all, *tungasugisi*, which, loosely translated, means welcome. That brings up the point that we have interpretation in English, French and Inuktitut. We have interpreters in all three languages, so you may use whichever language you choose at any time, and we welcome and we encourage you to do so.

This is the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. My name is Bill Rompkey. I am from the Province of Newfoundland and Labrador.

I would like to welcome my colleagues, starting with the deputy chair, Senator Cochrane, who is also from Newfoundland and Labrador. Senator Hubley is from another island called Prince Edward Island, but equally an important island in this country. She does have some fishermen in her province. Senator Adams needs no introduction because he is one of you here. Senator Robichaud is from New Brunswick, a former Minister of Fisheries, very well acquainted with fisheries, and knows it from the ground up in his home province. Senator Cowan is from Nova Scotia, although I must tell you he has Newfoundland roots and, therefore, his genes are well accustomed to fisheries issues. That is our lineup for this morning, and we welcome everybody.

We are in the process of studying fisheries policy. Our particular focus is on the Arctic, and as far as I can tell, we are probably the only committee in either House that is doing such an in-depth study. Various other committees have studied aspects of it.

We are concerned particularly with the role of the Coast Guard. Naturally, we want to hear about fisheries too. We have had some hearings on fisheries in the past, and we have produced a report that has not been published yet, but will be published soon. However, our particular focus is the Canadian Coast Guard and the whole issue of security in the Arctic as a result of global warming. Naturally, that includes fisheries as well. We know that is a topic here, and we are here to listen. I want to make that point very clear. We are here to listen. We will be producing a report

TÉMOIGNAGES

IQALUIT, Nunavut, le lundi 2 juin 2008

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 9 h 33, afin d'examiner, pour en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. Sujet du jour : l'étude sur l'Arctique.

Le sénateur Bill Rompkey (*président*) occupe le fauteuil.

[*Note de l'édition : Une partie des témoignages a été présentée en inuktitut et la version retenue est celle de l'interprète.*]

[*Traduction*]

Le président : Nous allons commencer nos travaux.

J'aimerais d'abord dire *tungasugisi*, qui veut dire quelque chose comme bienvenue. J'aimerais vous signaler que nous avons accès à des services d'interprétation en anglais, en français et en inuktitut. Nous avons des interprètes qui peuvent travailler dans les trois langues, ce qui vous permettra d'utiliser la langue qui vous convient quand vous voulez. Nous vous encourageons à utiliser la langue de votre choix.

Nous sommes le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans. Je m'appelle Bill Rompkey. Je viens de Terre-Neuve-et-Labrador.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à mes collègues en commençant par la vice-présidente, le sénateur Cochrane, qui vient également de Terre-Neuve-et-Labrador. Le sénateur Hubley vient d'une autre île, l'Île-du-Prince-Édouard, une île qui est tout aussi importante pour le Canada. Il y a des pêcheurs dans sa province. Le sénateur Adams n'a pas besoin d'être présenté puisqu'il est un des vôtres. Le sénateur Robichaud vient du Nouveau-Brunswick, et est ancien ministre des Pêches. Il connaît très bien le secteur, tout particulièrement dans sa province. Le sénateur Cowan vient de la Nouvelle-Écosse quoique je dois m'empresseur d'ajouter que sa famille vient de Terre-Neuve, alors il connaît très bien les pêches. Voici le groupe que vous rencontrez ce matin. Nous désirons vous souhaiter à tous la bienvenue.

Nous étudions actuellement la politique des pêches du gouvernement. Nous nous attardons particulièrement à l'Arctique, et à ma connaissance nous sommes probablement le seul comité de la Chambre ou du Sénat qui ait décidé de procéder à une étude aussi approfondie. D'autres comités ont étudié certains aspects de la question seulement.

Nous nous intéressons tout particulièrement au rôle de la Garde côtière. Évidemment, nous voulons également parler de pêche. Nous avons organisé des audiences sur les pêches par le passé, et nous avons rédigé un rapport qui n'a pas encore été publié mais qui le sera sous peu. Cependant, la question qui nous intéresse le plus vivement est celle de la Garde côtière et de la sécurité dans l'Arctique, compte tenu du réchauffement planétaire. Évidemment, cela touche également les pêches. Nous savons que c'est une question importante pour les gens de la

later on, but today and for the rest of this week, we are listening to what you have to say.

We welcome the Honourable Minister Olayuk Akesuk.

Mr. Minister, if you would like to introduce the people you have with you, and we will then proceed to your presentation.

[Interpretation]

Hon. Olayuk Akesuk, M.L.A., Minister of the Environment, Government of Nunavut: I wish to thank you for inviting me to be here this morning. You have interpreters, so I will be speaking Inuktitut. In 2002 or 2004, we appeared before your committee as witnesses. It went very well, but we are very happy to see you here in Iqaluit. I appreciate the opportunity to appear before your committee.

To the right of me is Simon Awa, who is Deputy Minister of the Environment. To the left of me is Wayne Lynch, who is the Director of Fisheries and Sealing. He has appeared before the Senate hearings, as well as hearings on sealing and fisheries. We have Earle Baddaloo, the Director of Environmental Protection. Those three are assisting me today, from my office.

Today I will begin by speaking briefly about our work on climate change — it is a concern to us — and then go on to my main topic, one of the Nunavut's main concerns is Nunavut's fishery.

Climate change is not new for the Nunavummiut. Climate change has been ongoing steadily for many years now and we are beginning to see the effects and the changes in climate. However, in recent years we have noticed more drastic changes than what we normally have experienced in the past. For example, one of the main changes is that in the springtime we have higher than usual temperatures, an earlier spring thaw. Then again we have later than usual sea ice formation. So we have an early spring thaw and a late freeze up, and of course less and less predictable weather. So those are the changes that we see in the seasons. We had a very cold winter though this year, more than usual, but it warmed up very quickly and we had a very early spring, earlier than normal.

[English]

The sea ice we hunt on is becoming more unreliable, thereby directly affecting the ability of our hunters to pursue game. The scientists are telling us that in the Arctic as a whole, average temperatures are rising at nearly twice the rate of the rest of the world, and the sea ice cover is at its lowest recorded levels in more than 40 years.

région. Nous sommes prêts à écouter vos commentaires. Je veux que cela soit clair. Nous sommes ici pour vous écouter. Nous rédigerons et publierons un rapport plus tard, mais aujourd'hui et en fait pendant toute la semaine nous sommes venus écouter ce que vous aviez à dire.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à l'honorable ministre Olayuk Akesuk.

Monsieur le ministre, je vous demanderai de nous présenter ceux qui vous accompagnent et de faire votre allocution.

[Interprétation]

L'honorable Olayuk Akesuk, député, ministre de l'Environnement, gouvernement du Nunavut: Je tiens à vous remercier de m'avoir invité à être des vôtres aujourd'hui. Vous avez des interprètes et je parlerai donc en inuktitut. En 2002 ou en 2004, nous avons comparu devant votre comité. Les choses s'étaient bien déroulées, et nous sommes très heureux de vous accueillir à Iqaluit. Je suis très heureux d'avoir cette occasion de m'adresser à votre comité.

Je suis accompagné à ma droite de Simon Awa, sous-ministre de l'Environnement. À ma gauche se trouve Wayne Lynch, directeur de la Division des pêches et de la chasse au phoque. Il a comparu devant le comité sénatorial et lors d'audiences sur la chasse au phoque et les pêches. Je suis également accompagné de Earle Baddaloo, directeur de la Protection de l'environnement. Ils sont venus m'épauler aujourd'hui.

Je commencerai aujourd'hui par vous parler brièvement de notre travail sur le changement climatique — c'est une question qui nous préoccupe — puis je passerai au sujet principal de mon allocution, soit l'une des graves préoccupations du Nunavut, les pêches.

Le changement climatique n'est pas chose nouvelle pour les Nunavummiut. Le changement climatique existe depuis plusieurs années et nous commençons juste à en voir les effets. Toutefois, ces dernières années, nous avons observé des changements plus importants que ceux que nous avons normalement connus par le passé. Par exemple, aujourd'hui au printemps nous enregistrons des températures plus élevées que la normale, et le dégel se déroule plus tôt. Puis la glace se forme plus tard dans l'année. Nous avons donc un dégel qui se produit plus tôt et le gel, soit la formation des glaces, se produit plus tard et, bien sûr, des conditions météorologiques de moins en moins prévisibles. Donc il s'agit des changements que nous avons remarqués dans nos saisons. Cette année nous avons eu un hiver très froid, plus froid que d'habitude, mais le réchauffement s'est produit très rapidement et le printemps est apparu plus tôt que d'habitude.

[Traduction]

La glace de mer sur laquelle nous chassons est en train de devenir moins fiable, ce qui a des conséquences directes sur la capacité des chasseurs de pourchasser le gibier. Les scientifiques nous disent que, dans l'ensemble de l'Arctique, les températures moyennes augmentent presque deux fois plus vite qu'ailleurs dans le monde et que la couverture de glace de mer est au niveau le plus bas jamais enregistré depuis plus de 40 ans.

While the Government of Nunavut is an active participant in efforts to deal with the climate change on a national and international basis, our immediate concern, of course, is its impact on Nunavut and Nunavummiut.

Our small communities are not well equipped to deal with changes that have resulted from southern-based activities that are out of our control. For that reason, we are pursuing Nunavut Adaptation Plan, a two-part initiative consisting of a Nunavut Climate Change Adaptation Plan and community-based planning.

Mr. Chair, we are in the final stages of gathering community information for inclusion of the adaption plan.

Last year we initiated pilot projects in Iqaluit, Clyde River and Hall Beach. They will provide baseline data on sea level rise and coastal impact assessments, terrain assessment, vegetation impact assessment, and community watershed assessment. The results of these initial pilot projects will help us plan similar studies in other communities over the next few years.

[Interpretation]

Mr. Chair, I know this committee understands and supports Nunavut's efforts to develop its fishery sector.

In contrast, since my predecessor met with you in May 2007, the federal government has taken three decisions that clearly show it does not support our hopes for the fishery. This is what we know from a meeting that took place in May 2007 that support was given on the Nunavut initiatives or vision. Today Nunavut has access to just 42 per cent of its adjacent turbot and shrimp resources in Nunavut. Nunavut has access to just 42 per cent of its adjacent turbot and shrimp resources, compared to 75 per cent to 85 per cent share of the Atlantic provinces and British Columbia have in their adjacent waters. This gap represents an annual opportunity cost to Nunavut of approximately \$56 million because we are only getting 42 per cent of the allocation going directly to the North. DFO has regularly encouraged Nunavut to recognize the progress that is being made over the past decade in reaching the current level, which is very nice. They say Nunavut should be patient while the passage of time brings our quota up to what they call a majority share.

[English]

It is interesting that they have taken to using this term, majority share, which could be as little as 51 per cent, and is certainly a lot lower than a share equivalent to the national standard. For a number of reasons though, it is difficult to regard patience as a reasonable or prudent strategy for Nunavut to follow.

Le gouvernement du Nunavut participe activement aux efforts déployés face au changement climatique aux échelons national et international mais notre préoccupation immédiate est, bien entendu, son impact sur le Nunavut et les Nunavummiut.

Nos petites collectivités ne sont pas bien équipées pour faire face aux changements résultant des activités réalisées dans le Sud et sur lesquelles nous n'avons aucune mainmise. Pour cette raison, nous réalisons le programme d'adaptation du Nunavut, l'initiative en deux volets, soit le plan d'adaptation au changement climatique au Nunavut et la planification à l'échelon communautaire.

Monsieur le président, nous en sommes aux dernières étapes de la collecte d'informations sur les collectivités pour inclusion dans le plan d'adaptation.

L'an dernier, nous avons mis en branle des projets pilotes à Iqaluit, Clyde River et Hall Beach. Dans le cadre de ces projets, nous allons recueillir des données de base sur la hausse du niveau de la mer et faire des évaluations des impacts sur le littoral, une évaluation du terrain, une évaluation des répercussions sur la végétation et une évaluation communautaire des bassins versants. Les résultats de ces projets pilotes initiaux nous aideront à planifier des études similaires dans d'autres collectivités du Nunavut au cours des quelques prochaines années.

[Interprétation]

Monsieur le président, je sais que le comité comprend et appuie les efforts déployés au Nunavut en vue de développer le secteur de la pêche.

Par contre, depuis que mon prédécesseur vous a rencontré en mai 2007, le gouvernement fédéral a pris trois décisions qui montrent clairement qu'il ne soutient pas nos espoirs liés à la pêche. La conclusion que nous avions tirée lors d'une réunion en mai 2007 était que le gouvernement appuyait les initiatives ou la vision du Nunavut. Aujourd'hui, le Nunavut a accès à seulement 42 p. 100 des ressources en flétan noir et en crevette dans les eaux contiguës, comparativement aux 75 à 85 p. 100 accordés aux provinces de l'Atlantique et à la Colombie-Britannique dans les eaux contiguës. Cet écart représente pour le Nunavut un coût de renonciation annuelle d'environ 56 millions de dollars, puisque nous n'avons accès qu'à 42 p. 100 des ressources dans le Nord. Le MPO a régulièrement encouragé le Nunavut à reconnaître que des progrès ont été réalisés au cours des dix dernières années pour parvenir au niveau actuel, ce qui est bien beau. Ils disent que le Nunavut devrait être patient tandis que, au fil du temps, notre quota sera augmenté jusqu'au niveau qu'ils appellent la part du lion.

[Traduction]

Il est intéressant qu'ils aient adopté cette expression — la part du lion — qui pourrait correspondre à aussi peu que 51 p. 100 et certainement beaucoup moins qu'une part équivalente à la norme nationale. Toutefois, pour un certain nombre de raisons, il est difficile de considérer la patience comme une stratégie raisonnable ou prudente que le Nunavut devrait suivre.

To begin with, Minister Hearn has said he will not take allocations from existing southern quota holders to raise Nunavut's quota. Now, that is not helpful from Nunavut's perspective, but it is at least understandable. But what happens when an opportunity arises to help Nunavut increase its allocation without taking away from existing southern quota holders?

This brings me to the first of DFO's decisions. Last fall an allocation of 1,900 tonnes became available, an allocation the minister could have offered to Nunavut. Nunavut companies were ready to purchase that quota, but Minister Hearn chose instead to award it to a southern group. Then on May 9 of this year Minister Hearn announced that DFO was establishing Enterprising Allocations for 600 tonnes of turbot in the 0B Fishery. This means each existing license holder would receive a share of 600 tonnes, except for Nunavut which was excluded. This action further entrenched the claim of non-Nunavut interests to quota in Nunavut waters. Third, was DFO's decision to provide Nunavut with just one small craft harbour, while Southern Canada has over 1,100, all paid for by the federal government.

What about the draft fisheries act? Does it promise progress? As you know, in Bill C-32 adjacency and historical attachment are just two of several criteria the minister must consider in making allocation decisions. While there are many other criteria identified under the proposed act, there is no weighting of those criteria. That means adjacency will not necessarily be a primary consideration when it comes to individual allocation decisions, nor does the language of C-32 guarantee non-discriminatory treatment of the provinces and territories. So, from our viewpoint, the proposed changes to the act provide no basis of believing future allocation decisions will favour Nunavut.

As it stands, the act's provisions would merely entrench existing allocation and put Nunavut's achievement of parity with the rest of Canada even further out of reach. Unless this changes, Nunavut will not be willing to support Bill C-32.

Mr. Chair, the Government of Nunavut views Canada's failure to give Nunavut a share of adjacent fisheries comparable to the shares it has allocated to the Atlantic provinces as discriminatory. We think Nunavut's exclusion from federal allocation transfer programs available to the Aboriginal people elsewhere in Canada is also discriminatory. We see the enormous disparity between the federal government's investments in fishery infrastructure in Southern Canada and in Nunavut as discriminatory as well.

Pour commencer, le ministre Hearn a dit qu'il n'enlèverait pas des allocations aux détenteurs de quotas actuels du Sud pour augmenter les quotas du Nunavut. Cette décision n'est pas utile du point de vue du Nunavut mais elle est au moins compréhensible. Mais qu'arrive-t-il lorsqu'une occasion se présente d'aider le Nunavut à accroître son quota sans enlever quoi que ce soit aux détenteurs de quotas actuels du Sud?

Cela m'amène à la première des décisions prises par le MPO. L'automne dernier, un quota de 1 900 tonnes est devenu disponible, et le ministre aurait pu l'offrir au Nunavut. Des entreprises du Nunavut étaient prêtes à acheter ce quota, mais le ministre Hearn a plutôt choisi de l'accorder à un groupe du Sud. Ensuite, le 9 mai de cette année, le ministre Hearn a annoncé que le MPO allait établir des allocations aux entreprises, soit 600 tonnes de flétan noir, dans la zone 0B. Cela signifie que chacun des détenteurs de permis actuels recevra une part des 600 tonnes... à l'exception du Nunavut, qui a été exclu. Cette mesure vient étayer davantage les demandes des intérêts de l'extérieur du Nunavut désireux d'obtenir des quotas dans les eaux du Nunavut. Troisièmement, il a été décidé au MPO d'accorder au Nunavut seulement un port pour petits bateaux tandis qu'on en compte plus de 1 100 dans le Sud du Canada, tous payés par le gouvernement fédéral.

Qu'en est-il de l'avant-projet de loi sur les pêches? Est-ce qu'il laisse entrevoir des progrès? Comme vous le savez, dans le projet de loi C-32, la contiguïté et l'attachement historique ne sont que deux des nombreux critères dont le ministre doit tenir compte pour prendre des décisions sur les allocations. La loi proposée contient de nombreux autres critères, mais aucune pondération n'est prévue pour ces critères. Cela signifie que la contiguïté ne sera pas nécessairement le premier élément pris en considération lorsque viendra le temps de décider des allocations individuelles. Par ailleurs, le libellé du projet de loi C-32 ne garantit pas non plus le traitement non discriminatoire des provinces et des territoires. De notre point de vue, les changements proposés à la loi ne permettent nullement de croire que les décisions futures en matière d'allocation favoriseront le Nunavut.

Actuellement, les dispositions de la loi appuieraient simplement les allocations existantes et rendraient encore plus difficile pour le Nunavut d'atteindre la parité avec le reste du Canada. À moins d'un changement, le Nunavut ne voudra pas appuyer le projet de loi C-32.

Monsieur le président, le gouvernement du Nunavut considère comme discriminatoire que le Canada n'accorde pas au Nunavut une part des quotas de pêche dans les eaux contiguës comparables aux parts allouées aux provinces de l'Atlantique. Nous pensons que l'exclusion du Nunavut des programmes fédéraux de transferts des allocations auxquels ont accès les peuples autochtones ailleurs au Canada est légalement discriminatoire. De plus, nous considérons que l'énorme disparité entre les investissements du gouvernement fédéral dans les infrastructures de pêche dans le Sud du Canada et au Nunavut est également discriminatoire.

Mr. Chair, Nunavut has said repeatedly over many years that we are not seeking a solution at the expense of established southern interests. We asked DFO for an agreement that would provide for a right of first refusal for allocations that become available, an Allocation Transfer Program that Nunavut can participate in, and a program on small craft harbours. If anything, it seems that DFO is heading in the opposite direction.

Mr. Chair, let me put this in a broader national context. Canada's legal case in support of sovereignty rests on Inuit use of occupancy of the Arctic. DFO's approach to the Nunavut fishery, however, runs very much counter to Canada's sovereignty strategy. In order for Canada to have a sustainable presence in the Arctic it must use the region's natural resources, including fishing stocks, to provide jobs for people who live here. By blocking development of Nunavut's fishery, which for several of our communities is pretty much the sole economic base, apart from government, DFO is threatening the long-term viability of those communities, and thereby the underpinning of Canada's sovereignty strategy. It is also placing the Government of Canada in a deeply hypocritical position concerning its Northern Strategy. Mr. Chair, the succession of adverse decisions taken by DFO over the past six months cannot go unanswered.

[Interpretation]

As you know, last week the frustration and anger felt by the Nunavummiut over those decisions was expressed dramatically here in Iqaluit by the people most directly affected, the fishing industry and the people whose jobs are directly at risk. The Government of Nunavut understands and shares that frustration. We are concerned and we share the frustration of the fisheries people in Nunavut as we have repeatedly sought a negotiated allocation agreement and a fishery infrastructure program that would bring Nunavut in line with the rest of the Canada and the current discriminatory regime.

I ask that you carry back to Ottawa a clear message of the frustration that we are feeling here in Nunavut. I urge that you bring that to your other members that we are clearly frustrated in Nunavut because of the discriminatory practices in fisheries when it comes to allocations, and I hope that your message on our behalf will result in positive action for the Nunavummiut. I have every faith that you will be supportive of our concerns in Nunavut. We know that you have an important job to do and you are going to be attentive and hear the concerns of Nunavut.

I thank you for this opportunity, Mr. Chair.

Monsieur le président, le Nunavut répète encore et encore depuis de nombreuses années que nous ne cherchions pas une solution aux dépens des intérêts établis dans le Sud. Nous avons demandé au MPO un accord qui accorderait le droit de premier refus des allocations devenant disponibles, un programme de transferts des allocations auquel le Nunavut peut participer et un programme concernant les ports pour petits bateaux. De fait, il semble que le MPO fait cap dans la direction opposée.

Monsieur le président, permettez-moi de placer ceci dans un contexte national élargi. La Cour judiciaire du Canada à l'appui de la souveraineté dans l'Arctique repose sur l'utilisation et l'occupation de cette région par les Inuits. Cependant, l'approche suivie par le MPO en ce qui concerne la pêche au Nunavut va tout à fait à l'encontre de la stratégie du Canada en matière de souveraineté. Pour que le Canada ait une présence durable dans l'Arctique, il doit, utiliser les ressources naturelles de la région, y compris les stocks de poisson, afin de fournir des emplois aux personnes qui y demeurent. En empêchant le développement de la pêche du Nunavut, qui, pour plusieurs de nos collectivités, constitue en gros l'unique base économique à l'État, le MPO menace la viabilité à long terme de ces collectivités et, de ce fait, le fondement de la stratégie canadienne en matière de souveraineté. Il place aussi le gouvernement du Canada dans une situation profondément hypocrite par rapport à sa stratégie pour le Nord. Monsieur le président, la succession des décisions adverses prises par le MPO au cours des six derniers mois ne peut rester sans suite.

[Interprétation]

Comme vous le savez, la semaine dernière, la frustration et la colère ressenties par les Nunavummiut à cause de ces décisions ont été exprimées de façon marquée ici à Iqaluit par les personnes les plus directement touchées, l'industrie de la pêche et les personnes dont les emplois sont directement menacés. Le gouvernement du Nunavut comprend et partage cette frustration. Nous avons à de nombreuses reprises tenté de conclure un accord négocié sur les allocations et d'implanter un programme d'infrastructure des pêches qui placerait le Nunavut sur un pied d'égalité avec le reste du Canada et qui mettrait un terme au régime discriminatoire actuel.

Je vous demande de rapporter à Ottawa un message clair quant à la frustration que nous ressentons ici au Nunavut. Je vous exhorte à communiquer les messages suivants à vos collègues, soit que nous sommes très frustrés ici au Nunavut en raison des pratiques discriminatoires du gouvernement en matière d'allocation et de ressources halieutiques et j'espère que le message que vous transmettez en notre nom donnera lieu à la prise de mesures positives pour les Nunavummiut. Je suis convaincu que vous saurez bien défendre les intérêts du Nunavut. Nous savons que vous avez un travail important à faire et que vous allez tenir compte des préoccupations et doléances du Nunavut.

Je vous remercie de m'avoir offert cette occasion de m'adresser à votre comité, monsieur le président.

[English]

The Chair: Nakurmiik. Thank you, Mr. Minister.

We will go to questions, beginning with Senator Robichaud.

[Translation]

Senator Robichaud: Thank you for your presentation, Mr. Minister. I certainly heard your message, and I, together with the other members of the committee, am ready to do what I can to try to help you with your demands regarding these fishing quotas. I would like to have a few more details.

On page 5 of your presentation, you talk about DFO's first decision regarding the 1,900 tonnes, when this quota became available and could have been offered to Nunavut. The companies were prepared to buy it, but it was sold to someone else. I do not understand. I thought that when these quotas became available, if there were people in the community who were ready to buy them, DFO took advantage of the opportunity to try to restore the percentages. Do you know on what basis this quota was allocated to someone else?

[English]

The Chair: Mr. Minister, please.

Mr. Akesuk: Sorry, I am used to hearing, "Mr. Minister, go ahead," from the Chairman or from the Speaker.

[Interpretation]

Regarding the fisheries in Nunavut, the turbot —

[Technical difficulties with audio]

The fisheries people have been involved in trying to get allocations for a long time, and we have stressed to Minister Hearn over and over that allocations or new or allocations should be directed to the Nunavummiut first, but we were told the allocation that became free was already committed to a southern based group. We have written to the minister three times stressing that any allocations that become open should be given to the Nunavummiut. We have written to Minister Hearn. He has not responded to us the three times that we have communicated in writing to him nor has DFO responded to us because we have written to them as well. This was in regards to the 1,900 tonnes that became available for reallocation.

[Technical difficulties with audio]

[English]

Senator Cowan: You are speaking about 0B.

Mr. Akesuk: Yes.

[Traduction]

Le président : Nakurmiik. Merci, monsieur le ministre.

Nous passerons maintenant aux questions, en commençant par le sénateur Robichaud.

[Français]

Le sénateur Robichaud : Merci, monsieur le ministre, pour votre présentation. J'ai bien compris votre message et je suis prêt, avec les autres membres du comité, à faire ce que nous pouvons pour essayer de vous aider dans vos réclamations vis-à-vis ces quotas de pêche. J'aimerais que vous me donniez un peu plus de détails.

Vous parlez, à la page 5, de votre mémoire que la première décision de DFO en ce qui a trait aux 1 900 tonnes, lorsque ce quota a été disponible il aurait pu être offert à Nunavut. Les compagnies étaient prêtes à l'acheter, mais on l'a vendu à quelqu'un d'autre. Je ne comprends pas. Je croyais que lorsque ces quotas devenaient disponibles, et que s'il y avait des intérêts dans la communauté qui étaient prêts à en faire l'achat, qu'on se servirait de cette occasion pour essayer de rétablir le pourcentage. Savez-vous sur quelle base ce quota a été alloué à quelqu'un d'autre?

[Traduction]

Le président : Monsieur le ministre.

M. Akesuk : Je m'excuse, je suis habitué à entendre « Allez-y, monsieur le ministre » du président du comité ou du président de l'assemblée législative.

[Interprétation]

Pour ce qui est des pêches du Nunavut, le flétan noir...

[Difficultés techniques audio]

Les représentants du secteur des pêches essaient depuis déjà longtemps d'obtenir des allocations et nous avons rappelé à plusieurs reprises au ministre M. Hearn que les allocations, ou de nouvelles allocations, devaient être accordées en priorité au Nunavummiut, mais on nous a dit que l'allocation qui avait été libérée avait déjà été réservée pour un groupe du Sud. Nous avons écrit au ministre à trois reprises signalant que toute nouvelle allocation devrait être réservée au Nunavummiut. Nous avons écrit au ministre M. Hearn. Ni le ministre, ni le ministère, auquel nous avions d'ailleurs écrit également, n'ont répondu à nos lettres. Nos communications portaient sur les 1 900 tonnes qui étaient disponibles et qui pouvaient être accordées à divers intérêts.

[Difficultés techniques audio]

[Traduction]

Le sénateur Cowan : Vous parlez de la zone 0B.

M. Akesuk : C'est exact.

[Translation]

Senator Robichaud: You say, Mr. Minister, that this allocation had been promised to other interests and that in your view, it was promised before it actually became available. Is that correct? I find it strange that promises of this type were made.

[English]

Mr. Akesuk: I think that happened because we have written letters to DFO, to their director manager, to Minister Hearn, and we have not heard from them. Like I said earlier, I do believe they promised those allocations for 0B. Both this 1,900 tonnes and the 600 tonnes that were from our adjacent waters were allocated to southern companies, so that we would think that would probably put us up to 50 per cent, at least, to our adjacent waters if those were allocated to Nunavut.

This is frustrating for us, even though the other jurisdictions have 75 per cent to 80 per cent of their quota. If you recognize that we should also be included into these to make sure that we might catch up with other jurisdictions. We are fairly young, and since we became a government we have been trying very hard to start our fisheries. I think we have done a great job. We do our own research with our own money, even though other jurisdictions get money to do their scientific research out of what they have in their waters. We, as the Government of Nunavut, the territory, we provide this to small communities to do their research. I think we are treated unfairly by the federal government right now.

[Translation]

Senator Robichaud: Was the company that received the 1,900-tonne allocation one that was already fishing in 0B, or was it a company that had recently arrived to fish in this zone?

[English]

Wayne Lynch, Director, Fisheries and Sealing, Department of Environment, Government of Nunavut: Just to clarify the points, the 1,900 tonnes that we are talking about was a transfer between Seafreeze and Clearwater Fine Foods. These companies do not own the vessels that are fishing this fish. They sell it for royalties. Neither Clearwater nor Seafreeze has a vessel that is going to fish this fish, and the fish that they transferred is between companies, so I do not know how much money changed hands.

This is a public resource, and we feel that we should have had the first opportunity to purchase that fish. Instead of two companies exchanging between each other in the South, we would have used the fish as an economic stimulus for Nunavut.

[Français]

Le sénateur Robichaud : Monsieur le ministre, vous dites que cette allocation avait été promise à d'autres intérêts et, d'après vous, est-ce qu'elle avait été promise avant qu'elle devienne disponible? Je trouve curieux qu'on fasse de telles promesses.

[Traduction]

M. Akesuk : Je crois que la situation est attribuable au simple fait que nous avons envoyé des lettres au MPO, au directeur général, au ministre M. Hearn, et que nous n'avions pas reçu de réponse. Comme je l'ai dit un peu plus tôt, je crois qu'ils avaient promis les allocations qui avaient été libérées pour la zone 0B. Ainsi, ces deux quotas de 1 900 tonnes et les 600 tonnes qui se trouvent dans les eaux contiguës ont été accordés à des compagnies du Sud; si ces quotas avaient été accordés au Nunavut, la région aurait pu atteindre environ 50 p. 100 des allocations de ressources halieutiques dans la zone contiguë.

C'est plutôt frustrant, même si les autres zones ont accès à 75 à 80 p. 100 des quotas en zone contiguë. Si vous jugez que nous devrions également être inclus dans ces mesures, cela nous permettrait peut-être de rattraper le temps perdu. Nous sommes une jeune région, et depuis la création du gouvernement dans le territoire, nous avons fait beaucoup d'efforts pour lancer le secteur des pêches. Je crois que nous avons fait du très bon travail. Nous nous occupons de notre propre recherche que nous finançons nous-mêmes, même si les autres régions reçoivent de l'argent pour effectuer des recherches scientifiques sur les ressources dans leurs eaux. Ainsi, le gouvernement du Nunavut, le territoire, aide financièrement les petites collectivités pour qu'elles puissent faire de la recherche. Je crois que nous ne sommes pas traités de façon juste et équitable par le gouvernement.

[Français]

Le sénateur Robichaud : L'entreprise qui a reçu cette allocation de 1 900 tonnes pratiquait-elle déjà la pêche dans 0B ou est-ce que c'était une entreprise qui arrivait nouvellement sur les lieux dans cette zone?

[Traduction]

Wayne Lynch, directeur, Division des pêches et de la Chasse au phoque, ministère de l'Environnement, gouvernement du Nunavut : Je veux simplement apporter un éclaircissement : Les 1 900 tonnes dont nous parlons consistaient en un transfert entre Seafreeze et Clearwater Fine Foods. Ces entreprises ne sont pas propriétaires des bateaux qui font ces prises. Le poisson est vendu moyennant des redevances. Ni Clearwater ni Seafreeze ne possèdent de bateaux de pêche et le transfert de ce poisson se fait entre ces entreprises, et c'est pourquoi je ne sais pas quelle en est la valeur.

Il s'agit d'une ressource publique, et nous estimons que nous aurions dû avoir l'occasion d'abord d'acheter ce poisson. Au lieu d'avoir deux entreprises qui s'échangent le poisson entre elles dans le Sud, nous aurions pu nous servir de ce poisson comme stimulant économique pour le Nunavut.

We became aware of the decision on February 13 despite our repeated correspondence to the minister to have consultations with us. We wrote three letters with the minister to DFO to ask for consultations, but DFO never consulted with us. We have always said that we did not want to take fish from the site but when it became available that we would like the first shot at it. That did not happen. Thus, the minister and the government have been deeply upset about the last two decisions on the 1,900 tonnes and the 600 tonnes.

Senator Robichaud: So you are saying that Nunavut did not even get the chance to make an offer.

Senator Cochrane: Thank you for your message. Trust me, we hear you loud and clear.

I want to talk about climate change, and I want to change the tone a little bit. Mr. Baddaloo, you are the man on climate change, are you not?

Earle Baddaloo, Director, Environmental Protection, Department of Environment, Government of Nunavut: Yes.

Senator Cochrane: Yes. Let me ask you in regards to the whole issue of climate change, because that is on everybody's mind right now, could the waters here become more productive as a result with what is happening with the change in our temperatures and the ice conditions and so on? Could we become more productive here within our fishery?

Mr. Baddaloo: That question branches both on climate change and on fisheries. I will attempt the climate change part and leave the fisheries part to my colleague, Wayne Lynch.

With rising temperatures you will get increase in productivity, and certain species of fish could proliferate. But you have to remember that we have very unique fishes up here also, very unique species such as the Arctic char, and science has shown that very small changes in temperature could adversely affect Arctic char. In addition, increases in temperature would bring species from Southern Canada, the West Coast and the East Coast, that are very aggressive, such as the various species of *oncorhynchus*, which is the salmon from the West Coast. These are very aggressive, so they could adversely affect the Arctic char populations also.

Mr. Lynch: What we have seen in a couple of years is one positive and one negative. We have a winter longline fishery through the ice in Pangnirtung, and that fishing season is becoming shorter and shorter because the ice breaks up earlier and earlier. So the fishermen are affected by the length of season. On the other side, we see that the 0A fishery is opening up sooner so there is more time for fishing boats to go in and fish further north. So we see both positive and negative.

Senator Cochrane: What about 0B fishery?

Nous avons pris connaissance de la décision le 13 février en dépit de notre correspondance répétée avec le ministre invitant ce dernier à nous consulter. En effet, nous avons envoyé trois lettres au MPO pour lui demander de tenir des consultations, mais le ministère ne l'a jamais fait. Nous avons toujours dit que nous ne voulions pas que le poisson soit pris chez-nous, mais quand cela est devenu possible, nous voulions être les premiers à en profiter. Cela ne s'est pas produit. C'est pourquoi le gouvernement et le ministre ont été très déçus des deux dernières décisions concernant les 1 900 et les 600 tonnes.

Le sénateur Robichaud : Vous êtes en train de dire que le Nunavut n'a même pas eu l'occasion de faire une offre.

Le sénateur Cochrane : Merci de votre message. Croyez-moi, nous vous entendons haut et fort.

Je veux parler des changements climatiques, et je veux changer le ton quelque peu. Monsieur Baddaloo, vous êtes le spécialiste du changement climatique, n'est-ce pas?

Earle Baddaloo, directeur, Protection environnementale, ministère de l'Environnement, gouvernement du Nunavut : Oui.

Le sénateur Cochrane : D'accord. J'aimerais vous poser une question concernant le dossier du changement climatique, puisque c'est la question qui occupe l'esprit des gens maintenant. Les eaux ici pourraient-elles devenir plus productives en raison des changements de température et des conditions de la glace, et cetera? Pourrions-nous devenir plus productifs ici au chapitre des pêches?

M. Baddaloo : Cette question touche le changement climatique et les pêches. Je vais tenter de répondre au volet concernant le changement climatique et laisser à mon collègue, Wayne Lynch, le soin de répondre au volet sur les pêches.

Le réchauffement de la température s'accompagne d'une augmentation de la productivité, et certaines espèces de poissons pourraient proliférer. Cela étant, il faut se rappeler que nous avons des pêches très singulières ici, c'est-à-dire des espèces de poissons uniques en leur genre comme l'omble arctique, et les données scientifiques montrent que des changements très infimes de température pourraient avoir des effets néfastes sur cette espèce. Par ailleurs, l'augmentation de la température pourrait nous apporter des espèces en provenance du sud du pays, de la côte Ouest et de la côte Est, des espèces très agressives comme les divers types d'*oncorhynchus*, qui est le saumon de la côte Ouest. Ces poissons sont très agressifs, mais cela risque donc d'avoir des effets néfastes sur les populations d'omble arctique également.

M. Lynch : Ces dernières années, nous avons constaté deux choses : la première est positive et la deuxième négative. À Pangnirtung, nous avons de la pêche à la palangre qui se fait l'hiver à travers la glace, et cette saison de pêche devient de plus en plus courte, car la glace se brise de plus en plus tôt. Ces pêcheurs se ressentent donc de la durée de la saison. Par contre, nous voyons que la saison de pêche 0A commence de plus en plus tôt et que les bateaux de pêche peuvent s'aventurer de plus en plus vers le Nord. Il y a donc tant des aspects positifs que négatifs.

Le sénateur Cochrane : Qu'en est-il des pêches 0B?

Mr. Lynch: Well, the 0B fishery — and this is why my minister was upset — is one of the more lucrative fisheries. We only own 27 per cent of that quota in that region. It has more of an open water season, and it is further south, closer to where we ship our products out of Nunavut, and closer to the south where it is more economically viable. We have seen the fishing seasons the same there, maybe a little less ice, but the ice is coming down quicker from the Arctic and breaking up quicker, is what we see.

Senator Cochrane: So has the season been longer there?

Mr. Lynch: A little bit longer in 0B, but 0A is more dramatic. We have expanded the season by a couple of months in 0A as we learn and we go forward. The seasons are extending a little bit more, but we see 0A open more. It used to be more ice-locked. It is starting to loosen up. We are getting in there faster and a bit longer, but still much shorter than 0B. 0B is a more open water area and more economically viable than 0A.

Senator Cochrane: Mr. Minister, you talked about the changes that you are going to set up, for instance with the unpredictable weather, with the earlier spring thaw, with the higher than usual temperatures and so on. As you indicated, your government has taken steps to address these issues by introducing the Nunavut Adaptation Plan and a Nunavut Climate Change Adaptation Plan. What has the federal government been doing on this front? Are you receiving any support from the Government of Canada to help mitigate the effects of this climate change?

[Interpretation]

Mr. Akesuk: The federal government has been supportive, yes.

[Technical difficulties with audio]

We have done research on climate change. We have three regions in Nunavut: Kivalliq, Kitikmeot and Qikiqtaaluk. The three regions have done various climate change research studies and climate change is happening at different levels in the three regions because of the geographical locations.

[English]

We do have copies of the research in the three regions. However, we do receive funding from the federal government on the adaptation program.

Mr. Baddaloo: Regarding your question concerning assistance from the federal government, at the Bali meeting of the COP, Minister Baird announced the government's commitment of \$14 million towards Northern programs on climate change. The Department of Indian and Northern Affairs Canada administers that money. Right now they are developing various activities,

M. Lynch : La pêche 0B — et c'est pourquoi mon ministre était mécontent — est une des pêches les plus lucratives. Nous ne détenons que 27 p. 100 de ce quota dans la région. C'est une pêche qui se pratique davantage en eau libre, plus au sud, près de l'endroit à partir duquel nous expédions nos produits du Nunavut, et près du sud, où c'est plus économiquement viable. Les saisons de pêche là-bas ont connu le même phénomène, peut-être y a-t-il un peu moins de glace, mais la glace vient de plus en plus vite de l'Arctique et se brise plus vite, voilà ce que nous constatons.

Le sénateur Cochrane : La saison est-elle plus longue là-bas?

M. Lynch : Un peu plus longue dans la zone 0B, mais dans la zone 0A, c'est plus dramatique. Nous avons prolongé la saison de quelques mois dans la zone 0A et nous tirons des leçons au fur et à mesure. Les saisons sont donc prolongées quelque peu, mais nous constatons que la zone 0A est plus ouverte. Elle a déjà été fermée par la glace. Elle commence à s'ouvrir davantage. Nous y parvenons maintenant plus vite et nous y restons plus longtemps, mais la saison demeure néanmoins plus courte que dans la zone 0B. La zone 0B est davantage une zone en eau libre et plus viable, du point de vue économique, que la zone 0A.

Le sénateur Cochrane : Monsieur le ministre, vous avez évoqué les changements que nous allons mettre en œuvre, notamment en raison du temps imprévisible, de la fonte du printemps précoce, ainsi que des températures supérieures à la normale. Comme vous l'avez indiqué, votre gouvernement a pris des mesures pour s'attaquer à ces questions en instaurant le plan d'adaptation du Nunavut et un plan d'adaptation au changement climatique du Nunavut. Qu'a fait le gouvernement fédéral à ce chapitre? Est-ce que vous recevez l'appui du gouvernement du Canada pour aider à atténuer les effets du changement climatique?

[Interprétation]

M. Akesuk : Oui, le gouvernement fédéral nous a prêté main-forte.

[Difficultés techniques audio]

Nous avons fait des recherches sur le changement climatique. Au Nunavut, nous avons trois régions : Kivalliq, Kitikmeot et Qikiqtaaluk. Les trois régions ont entrepris des travaux de recherche divers sur le changement climatique, et le changement climatique se manifeste à différents niveaux dans les trois régions en raison de leur situation géographique.

[Traduction]

Nous avons des exemplaires des travaux faits dans les trois régions. Cela dit, nous recevons du financement du gouvernement fédéral au chapitre du programme d'adaptation.

M. Baddaloo : En ce qui concerne votre question relative à l'aide du gouvernement fédéral, à la conférence de Bali des CP, le ministre de l'Environnement, M. Baird, a annoncé que le gouvernement s'engageait à verser 14 millions de dollars aux programmes du Nord sur le changement climatique. C'est le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien qui

research plans, et cetera, in order that that money will be utilized in Northern Canada. So, yes, we do get assistance.

One aspect of climate change we strongly believe that should have a very important part in Nunavummiut is sovereignty activity. The Northwest Passage will be opening soon and we have already had vessels from various parts of the world going through the Northwest Passage without permission or privileges. There is concern in regard to rust buckets using that part of the world, and the high risk of spills that may occur, or vessels sinking in our Arctic waters. Nunavummiut need to become more involved in those particular issues.

Nunavut has a land claim and as such, it gives its entity and powers in the North. This is something the federal government should be involving the people of Nunavut. The Nunavummiut live in the North, and have a land claim in the North. They are involved in activities in the Northwest Passage, and that involvement will not only benefit Nunavut but will show Canada's presence in the Arctic and in the northern parts of Canada.

The Chair: I just want to say a few words about procedure. First of all, we did not get on the record an answer to Senator Robichaud's last question.

If you could put it briefly, Senator Robichaud, and we could get an answer.

Senator Robichaud: I asked Mr. Lynch if Nunavut had been offered the opportunity to purchase the 1,900 tonne quota, and he just nodded in the affirmative. We just want to know, for the record, if you would say yes or no.

Mr. Lynch: No, it was not offered to us. The minister never returned any of our letters nor have we ever had a meeting on it, despite our calls.

The Chair: I have a question for the minister, before he leaves. It is a follow-up, really, to the answer to Senator Cochrane's question, and that is the question of sovereignty and the importance of the Inuit in the Arctic to the Canadian legal case for sovereignty in the Arctic. How do you perceive that situation? If it is important, how should it be applied and how do you perceive it?

[Interpretation]

Mr. Akesuk: When the Legislative Assembly of Nunavut meets, we talk about the fisheries and we get an update. We fully support economic development from our waters and land in Grise Fiord, as well as Resolute Bay. They are the sovereignty communities and most affected by climate change. They will be affected by sovereignty activities. We are very concerned and would like to be kept up to date about what is happening on

administre cet argent. Il est en train d'élaborer des activités, des plans de recherche divers de sorte que cet argent soit utilisé dans le nord du Canada. Donc, oui, nous recevons de l'aide.

Un des aspects du changement climatique qui revêt, à nos yeux, une importance capitale pour les Nunavummiut, c'est la souveraineté. Le passage du Nord-Ouest s'ouvrira sous peu, et nous avons déjà eu des navires des diverses régions du monde qui l'ont emprunté sans permission ou privilège. Nous craignons que des navires rouillés empruntent ce passage et qu'il y ait des risques de déversement graves ou encore que des navires sombrent dans les eaux arctiques. Les Nunavummiut doivent jouer un rôle plus actif sur ces questions en particulier.

Le Nunavut est le fruit d'une revendication territoriale, et c'est donc lui qui détient les entités et les pouvoirs dans le Nord. Le gouvernement fédéral devrait donc promouvoir la participation des Nunavummiut. Les Nunavummiut habitent dans le Nord, et ont une revendication territoriale dans cette région. Ils participent à des activités dans le passage du Nord-Ouest, et cette participation profitera non seulement au Nunavut, mais au Canada aussi en ceci qu'elle assurera la présence canadienne dans l'Arctique et dans les régions septentrionales du Canada.

Le président : Permettez-moi de vous dire quelques mots sur la procédure. Tout d'abord, la réponse à la dernière question du sénateur Robichaud n'a pas été consignée.

Pourriez-vous poser votre question à nouveau brièvement, sénateur Robichaud, pour qu'on puisse obtenir une réponse.

Le sénateur Robichaud : J'ai demandé à M. Lynch si on avait proposé au Nunavut d'acheter les 1 900 tonnes de quotas, et il s'est contenté de faire oui de la tête. Nous voudrions savoir, verbalement, si la réponse est oui ou non.

M. Lynch : Non, on ne nous a pas fait d'offres. Le ministre n'a jamais répondu à nos lettres et nous n'avons pas pu obtenir de rencontre à ce sujet, en dépit de nos appels répétés.

Le président : J'aimerais poser une question au ministre avant qu'il ne parte. Je voudrais qu'on étoffe la réponse donnée à la question du sénateur Cochrane qui portait sur la souveraineté et l'importance des Inuits dans l'Arctique dans le contexte des arguments juridiques du Canada visant la souveraineté dans l'Arctique. Quelle est votre perception de la situation? Si la présence des Inuits est effectivement importante, comment les arguments devraient-ils être présentés et comment percevez-vous la chose?

[Interprétation]

M. Akesuk : Lorsque l'Assemblée législative du Nunavut siège, nous discutons des pêches et obtenons une mise à jour de la situation. Nous encourageons fortement le développement économique reposant sur l'exploitation de nos eaux et de notre terre à Grise Fiord ainsi qu'à Resolute Bay. Il s'agit de communautés qui sont touchées par cette question de souveraineté et qui ressentent le plus les répercussions des

sovereignty issues for the sake of the two sovereignty communities in the High Arctic.

Simon Awa, Deputy Minister, Department of Environment, Government of Nunavut: We all remember 1953 when the Northern Quebec Inuit were relocated from Nunavik to the High Arctic to establish the communities of Resolute Bay and Grise Fiord. The objective of the relocation of these people was so that Canada could put inhabitants into the High Arctic so it could retain sovereignty over that region.

We all know that the people from Pond Inlet were also relocated to be resource persons and assistants to the people from Northern Quebec. We have forgotten those people who were relocated for sovereignty reasons. They are forgotten people as of today.

I want to stress that this is very much in line with the devolution that the Nunavut government has been talking about. We are now into devolution talks and envisioning devolution with the federal government. I believe that we do have to include the sovereignty of communities such as Resolute Bay and Grise Fiord as part of the devolution talks.

I could go on forever about the sovereignty of communities and the Northern Quebec exiles who were relocated, but I will leave it at that just to remind you that Canada put people in the High Arctic for sovereignty reasons.

Senator Adams: When you wrote your correspondence to Minister Hearn, I was carbon copied. I cannot respond because I am an appointee. However, I do get copies of your correspondence to the minister. I am perfectly aware that you have been corresponding with Minister Hearn, and your letters have gone unanswered. Thank you for including me.

Before we had land claims, the quotas were allocated to southern based fishery interests. I believe NTI, Nunavut Tunngavik Incorporated, became interested in participating in allocations when they got into fisheries after the Nunavut land claims. In Ottawa, DFO tried to address this by restructuring the allocations. Some would go to the Inuit in Nunavut, others to established southern based fishery companies. I believe this has been going on quite a long time; it is not a new issue. However, because we live in Nunavut, we really should have preference according to the land claim agreements when it comes to economic developments. I would like to see you guys remember that.

Mr. Akesuk: When the N.W.T. was the government, the fishery in Pangnirtung was the only established Inuit fishery going on in the early 1980s. They were the only Inuit community actively involved in fisheries, but when we established the

changements climatiques. Les activités ayant rapport avec la souveraineté auront un impact sur elles. Nous sommes très préoccupés par la question et voudrions qu'on nous tienne au courant de tout nouveau développement dans le dossier de la souveraineté, pour le bien de ces deux communautés dans l'Extrême Arctique.

Simon Awa, sous-ministre, ministère de l'Environnement, gouvernement du Nunavut : Nous nous souvenons tous de 1953, quand les Inuits du Nord du Québec ont été obligés de quitter le Nunavik pour s'installer dans l'Extrême-Arctique. C'est ainsi que sont nées les communautés de Resolute Bay et Grise Fiord. On a déplacé ces gens pour que le Canada puisse asseoir sa souveraineté dans la région en la peuplant.

Nous savons aussi que les habitants de Pond Inlet ont également été déplacés pour servir de personnes-ressources et d'assistants auprès des habitants du Nord du Québec. Nous avons maintenant oublié ces gens qui ont été déplacés à des fins de souveraineté. On peut d'ores et déjà les appeler le peuple oublié.

Permettez-moi d'insister sur le fait que cette question cadre bien avec le transfert des responsabilités dont parle le gouvernement du Nunavut. Nous sommes maintenant en pleins pourparlers relativement au transfert de responsabilité avec le gouvernement fédéral. J'estime qu'il ne faudrait pas passer sous silence la question de la souveraineté des communautés comme Resolute Bay et Grise Fiord dans le cadre de ces discussions.

J'en aurais beaucoup à dire sur la souveraineté des communautés et les exilés du Nord du Québec qui ont été déplacés, mais je m'arrêterai là-dessus en vous rappelant simplement que le gouvernement canadien a peuplé l'Extrême Arctique pour des raisons liées à la souveraineté.

Le sénateur Adams : J'ai moi aussi reçu les lettres que vous avez adressées au ministre Hearn, puisque j'en ai reçu copie. Par contre, je ne peux pas y répondre parce que je suis un sénateur nommé. Mais comme je reçois des exemplaires des lettres envoyées au ministre, je sais pertinemment que vous lui avez envoyé des courriers qui sont restés sans réponse. Merci de m'avoir fait parvenir cette correspondance.

Avant l'époque des revendications territoriales, les quotas étaient attribués à des entreprises de pêche du Sud. Je pense que la société NTI, Nunavut Tunngavik Incorporated, a commencé à s'intéresser à obtenir sa part du quota lorsqu'elle s'est lancée dans le domaine des pêches après les revendications territoriales du Nunavut. À Ottawa, le MPO a décidé que la solution serait de restructurer la répartition des quotas. Ainsi, une partie serait attribuée aux Inuits du Nunavut tandis que le reste serait accordé aux entreprises de pêche du Sud. Ça fait longtemps que ça dure, ce n'est pas nouveau. Par contre, parce que nous habitons au Nunavut, nous devrions avoir un statut préférentiel en vertu des accords relativement aux revendications territoriales en matière de développement économique. J'aimerais que vous vous en souveniez.

M. Akesuk : Lorsque le territoire faisait partie des Territoires du Nord-Ouest, au début des années 1980, il n'y avait qu'une entreprise de pêche inuite, établie à Pangnirtung. Il s'agissait de la seule communauté qui participait de façon active à la pêche mais

Nunavut governments there were allocations. Allocations had already been given to southern based companies in 0B. 0A became a new allocation after the Nunavut government was established. We have no problem with that. I believe that is only exploratory, but in 0B that was already a foregone and completed negotiated allocation. In 0B when the allocations came up they were simply reassigned to existing allocations and the old southern based fisheries the Nunavummut were not involved, although we have stressed that we wanted to get into it and made overtures to be involved.

I want to stress to you that we are now getting much more experience in fisheries and serious about being involved in fisheries. We will continue to pursue our involvements and our share.

[English]

The Chair: Thank you, Mr. Minister, for coming and being so frank with us. You have been very helpful to us in explaining your position and your understanding of policy at the present time. We are going to be reflecting on this and doing a report later on. We do thank you and your officials for coming and being with us this morning. Thank you very much. *Nakurmiik.*

Hon. Patterk Netser, M.L.A., Minister of Economic Development and Transportation, Government of Nunavut: Thank you, Mr. Chair. To my right is my deputy minister, Rosemary Keenainak, and to my left is John Hawkins, Director of the Department of Transportation.

I want to begin this brief presentation by joining with my colleagues in offering to you, committee members and staff, a very warm welcome to Iqaluit and to Nunavut, our land. I am very pleased that this committee's visit to Nunavut will include another Nunavut community in addition to our capital city.

When you visit Pangnirtung, I encourage you to look closely at the activity in and around the town, as people are coming and going between the community and to the areas where they harvest. I wish I were at home right now — although I believe harvest season is over until next season due to ice breakup but will resume once again as soon as the ice clears.

As the senator from Nunavut can confirm, a walk along the beach in any of our communities, even at this time when the sea ice is breaking and access to open water is limited, will clearly show that fishing and harvesting from the sea is a way of life in Nunavut. In many of our communities, boats outnumber privately owned vehicles. All our communities are coastal communities. We are a maritime people. Long before our communities were settled, people here set out in boats like umiaks and kayaks, which are made out of sealskin. These people set out in boats to make their livelihood from the sea. This type of harvesting continues today and we expect this way of life to continue indefinitely.

quand le gouvernement du Nunavut a été mis en place, il y a eu la répartition des quotas. Des quotas avaient déjà été attribués à des entreprises du Sud exploitant dans la zone 0B. La zone 0A a fait l'objet de nouveaux quotas après la création du Nunavut. Ça ne nous pose pas de problème. Je pense qu'il ne s'agit là que d'une pêche exploratoire, mais dans la zone 0B la distribution des quotas avait déjà été négociée. Lorsque les quotas de la zone 0B se sont libérés, ils ont tout simplement été attribués à des entreprises déjà détentrices de quotas et aux anciennes entreprises de pêche du Sud, excluant ainsi les habitants du Nunavut, en dépit du fait que nous avons exprimé notre désir de bénéficier de quotas et avons fait les premiers pas à cet égard.

Nous jouissons maintenant de beaucoup plus d'expérience dans le domaine des pêches et souhaitons nous tailler une plus grande place. Nous allons continuer d'être présents et de tenter d'obtenir notre juste part.

[Traduction]

Le président : Merci, monsieur le ministre d'avoir accepté notre invitation et de nous avoir parlé aussi franchement. Vous avez bien expliqué votre position et votre perception de la politique qui existe à l'heure actuelle. Nous allons repenser à tout ce qui nous a été dit pour ensuite rédiger un rapport. Merci à vous et à vos fonctionnaires de vos témoignages. Merci beaucoup. *Nakurmiik.*

L'honorable Patterk Netser, député, ministre du Développement économique et des Transports, gouvernement du Nunavut : Merci, monsieur le président. M'accompagnent à ma droite Mme Rosemary Keenainak, sous-ministre et à ma gauche, M. John Hawkins, directeur de ministère des Transports.

Permettez-moi de commencer mon exposé en vous souhaitant, comme l'ont fait mes collègues, la bienvenue aux sénateurs et au personnel à Iqaluit et Nunavut, notre terre. Je suis ravi qu'en plus de votre arrêt dans la capitale du Nunavut vous allez vous rendre dans une autre collectivité de notre territoire.

Quand vous serez à Pangnirtung, je vous encourage à suivre de près les différentes activités du village. Vous verrez que les gens se déplacent entre la communauté et les régions de pêche et de chasse. J'aimerais tant être chez moi — mais il est vrai que la saison de pêche et de chasse est interrompue en raison de débâcle mais reprendra aussitôt que la glace aura fondu.

Comme le sénateur du Nunavut pourra le confirmer, il ne vous suffit que de vous promener le long des plages de n'importe laquelle de nos collectivités, même en cette période de débâcle où l'accès à l'eau libre est difficile, pour comprendre que la pêche et la chasse en mer, c'est un mode de vie au Nunavut. Dans beaucoup de nos communautés, il y a plus de bateaux que de voitures. Toutes nos collectivités sont côtières. Nous sommes un peuple de marins. Bien avant l'établissement des communes, les gens d'ici allaient en mer dans des bateaux comme les umiaks ou encore les kayaks, fabriqués à partir de peaux de phoque. Ces gens allaient en mer pour y gagner leur vie. C'est toujours vrai aujourd'hui et nous estimons que ce mode de vie devrait continuer indéfiniment.

We consider the fishery to be one of the foundations of our economy. It was in the past, it is now, and will certainly be in the future. Recognizing its importance, our communities, our Inuit organizations and corporations, the private sector, and the Government of Nunavut are all making significant investments in fisheries research in vessels and in education and training. These investments are all important parts of the foundation for a sustainable sector in a growing economy, but one significant element is missing.

As I am sure you are aware, and as we emphasize this in the Nunavut Economic Strategy, the economic growth is dependent on our natural resources, on the knowledge and education of our people, on our organizational capacities and on physical infrastructure. The first three of these four foundation elements for a growing economy are in place here in Nunavut and we are doing good work to develop them further.

The physical infrastructure we need to support our economic growth is lacking. We cannot make up this deficiency without assistance from the federal government. In the fishery we invest only in research, vessels and training. There is a risk, as you heard from the Department of the Environment, that the benefit of our investment would only be realized outside the territory and very little would be retained in Nunavut if any. Without infrastructure for the sector, safe harbours to berth our boats and to land our catch, the economic growth the fishery can bring to Nunavut may pass us by.

Mr. Chair, it has been over two years now since the *Nunavut Small Craft Harbours Report* was completed in a joint effort between my department and the Department of Fisheries and Oceans. The report clearly outlines the benefits harbours can bring to our communities. Harbours would create an opportunity to create an inshore fishery where local owners and operators could prosper. This economic development at the local level would allow us to maintain strong family and cultural ties. Harbours would help us to increase jobs, which are so badly need. The study estimates the equivalent of 198 full-time jobs following construction of the seven harbours identified in the *Nunavut Small Craft Harbours Report*.

The report points out that with more harbours we would have less damage to our boats. Every year our harvesters suffer hundreds of thousands of dollars of loss and damage to their vessels. New harbours would increase safety. Even within our communities we have had deaths and near-drowning of people trying to access boats moored in unsheltered water. In other cases, people have had to wait out bad weather because there is nowhere safe to bring a boat into town or onto shore.

Pour nous, la pêche est un des piliers de notre économie. Ça a toujours été le cas et ça continuera certainement dans l'avenir. Conscient de l'importance du secteur, nos communautés, les organisations et corporations inuites, le secteur privé et le gouvernement du Nunavut font d'importants investissements axés sur la recherche halieutique, les bâtiments, l'éducation et la formation. Ces investissements constituent une partie importante des fondements d'un secteur durable au sein d'une économie en pleine croissance, mais il manque un élément important.

Comme vous le savez sans doute, et comme nous l'avons dit dans la Stratégie économique du Nunavut, la croissance économique est tributaire de nos ressources naturelles, des connaissances et de l'éducation de notre peuple, de nos capacités organisationnelles et de nos infrastructures physiques. Les trois premiers de ces quatre piliers essentiels à la croissance économique sont en place au Nunavut et nous faisons de notre mieux pour faire évoluer les choses dans le bon sens.

Les infrastructures physiques dont nous avons besoin pour assurer notre croissance économique font défaut. Il nous est impossible de régler ce problème sans l'aide du gouvernement fédéral. Dans le secteur des pêches, les investissements sont uniquement axés sur la recherche, les bâtiments et la formation. Comme vous l'ont dit les représentants du ministère de l'Environnement, les bienfaits découlant de nos investissements risquent de ne se faire ressentir qu'en marge de notre territoire, laissant presque le Nunavut pour compte. Sans les infrastructures nécessaires, les ports adéquats pour amarrer nos bateaux et décharger nos prises, la croissance économique générée par le secteur des pêches pour le Nunavut risquent de nous passer sous le nez.

Monsieur le président, plus de deux ans se sont écoulées depuis la publication du rapport sur les ports pour petits bateaux pour le Nunavut, rédigé par mon ministère en collaboration avec le ministère des Pêches et des Océans. Dans ce rapport, on a clairement fait état des bienfaits qu'amèneraient à nos communautés ces infrastructures portuaires. Face au port, on pourrait créer un secteur des pêches côtières, ce qui permettrait aux propriétaires et aux pêcheurs locaux de prospérer. Ces développements économiques à l'échelle locale nous permettraient de préserver nos liens familiaux et culturels. Grâce aux ports, on pourrait créer des emplois, ce dont on a grandement besoin. En effet, dans le rapport sur les ports pour petits bateaux pour le Nunavut, on prévoit la création de l'équivalent de 198 emplois à temps plein après la construction des sept ports identifiés dans le document.

Dans ce même rapport, on explique que s'il y avait plus de ports il y aurait moins de dommages causés à nos bateaux. En effet, chaque année, les pêcheurs doivent déboursier des centaines de milliers de dollars pour compenser la perte ou les dommages causés à leurs embarcations. La construction de nouveaux ports permettrait d'accroître la sécurité. Même dans les limites de nos communautés, nous avons eu des cas de mort ou des quasi-noyades de gens qui essayaient d'accéder à leurs bateaux amarrés dans les zones non protégées. Dans d'autre cas, des pêcheurs ont

I want to emphasize that because our communities are strung along the coast of the Arctic Ocean, Hudson Bay, and the North Atlantic, the importance of safe harbours to the growth of our economy cannot be overstated.

In addition to our fishery, commercial and subsistence harvesting, mining and our growing tourism industry all depend on safe access to the sea. There is one, as you know, near Baker Lake and they have to do many barges up along that river and there is no place for them to harbour in case of a storm. It is my understanding that there will be up to 18 barges going up to that channel this summer, and believe me, Senator Adams will know that the prevailing wind is from the east and if you get caught in that storm you have no place to run. Am I correct? Yes? Thank you.

As you know, as a part of Canada without roads, much of the trade and commerce of the territory depends on the summer sealift. Yet despite the importance of harbour infrastructure to our economy, the response of the Department of Fisheries and Oceans to the *Nunavut Small Craft Harbours Report* has been mixed. Most officials have been very helpful in seeing Nunavut harbours for what they are, an important advancement of Canada's Small Craft Harbours programs. However, that helpful reaction seems to stop somewhere between the officials and the approval of the federal budget. Instead, we hear that Canada's network of 1,170 small craft harbours is adequate, that 400 of these harbours are recreational and should be divested, that the Department of Fisheries and Oceans no longer builds harbours and is busy maintaining the harbours it has. This type of response is not acceptable to us.

In the past, where Canadians had the potential for a fishery adjacent to their communities, safe harbours were built to provide safe access to that resource. This needs to happen in Nunavut as well. We in Nunavut are Canadians too. We have an enormous fishery potential right on our doorstep. Yet, the physical infrastructures we need to develop that potential, the harbours, are still missing.

Honourable senators, very recently, we saw the door to federal support for this infrastructure open a crack and we want to put our foot in that space before it closes on us again. The 2008 federal budget announced the approval of only one harbour, while the *Nunavut Small Craft Harbours Report* recommended the construction of seven. The one harbour will serve the people of Pangnirtung well. It will demonstrate the importance of infrastructure to local and territorial economic growth. So, we must look at the federal announcement as important progress. In Nunavut, where there were no harbours, one is being built, but if one can be built, surely others can follow. We do not accept

dû attendre la fin du mauvais temps parce que les infrastructures qui permettraient d'amarrer nos bateaux sans danger sont inexistantes.

J'insiste sur le fait que c'est parce que nos communautés sont parsemées le long de la côte de l'océan Arctique, de la baie d'Hudson et de l'Atlantique Nord qu'on ne peut se permettre de sous-estimer l'importance de ports sécuritaires à titre de moteur de notre économie.

En plus des pêches, la chasse commerciale et de subsistance, les activités minières et le secteur du tourisme grandissant dépendent tous d'un accès sûr à la mer. Vous connaissez sans doute le cas de Baker Lake où il faut faire des va-et-vient en barges le long de la rivière et où il n'y a nulle part où se réfugier en cas de tempête. D'après ce que j'ai pu comprendre, pas moins de 18 barges vont naviguer dans ce chenal cet été. Comme le sénateur Adams pourra vous le dire, il y a un fort vent de l'est et celui qui se fait prendre par une tempête a peu de chance d'y échapper. Ai-je bien décrit la situation? Oui? Merci.

Comme vous le savez, comme nous sommes une région du Canada sans route, presque partout sur le territoire, nous dépendons du transport maritime en été pour nos activités commerciales. Mais en dépit du rôle important que jouent les infrastructures portuaires dans notre économie, la réponse du ministère des Pêches et des Océans au rapport sur les ports pour petits bateaux pour le Nunavut a été mitigée. Il faut dire que la plupart des fonctionnaires ont reconnu les ports au Nunavut pour ce qu'ils sont, c'est-à-dire un progrès notable des programmes des ports pour petits bateaux au Canada. Par contre, la réaction positive des fonctionnaires n'est pas traduite par l'approbation du budget fédéral. Au lieu de cela, on nous dit que le réseau de 1 170 ports pour petits bateaux au Canada est adéquat, que 400 d'entre eux sont utilisés à des fins créatives et devraient être déchués dès que le ministère des Pêches et des Océans ne construit plus de ports et se contente d'entretenir ceux qui existent déjà. Nous estimons que cette réponse n'est pas acceptable.

Par le passé, lorsqu'il y avait des ressources halieutiques dans des zones contiguës à des communautés établies, on a construit des ports adéquats pour y avoir accès. C'est ce qu'on doit faire au Nunavut également. Les habitants du Nunavut sont des Canadiens, après tout. Nous avons, à portée de main, des ressources halieutiques qui offrent un énorme potentiel. Et pourtant, les infrastructures physiques dont nous avons besoin, c'est-à-dire les ports, pour exploiter ces ressources, font toujours défaut.

Honorables sénateurs, très récemment, nous avons vu la porte de l'appui fédéral à l'infrastructure s'ouvrir quelque peu et nous voulons glisser notre pied dans cet espace avant que la porte ne se referme de nouveau. Le gouvernement fédéral a annoncé dans son budget de 2008 l'approbation de seulement un port, alors que le rapport sur les ports pour petits bateaux pour le Nunavut recommandait la construction de sept ports. Le port desservira la population de Pangnirtung très bien. Il fera ressortir l'importance de l'infrastructure pour le développement économique local et territorial. Nous devons donc voir en cette annonce fédérale un progrès important. Au Nunavut, où il n'y a pas de port, nous

that it is the intention of the federal government to build only one harbour here in Nunavut, where there are 25 communities along two thirds of Canada's coastline. But to get those other harbours in place will take that same kind of effort it took to get the federal infrastructure funding for the Pangnirtung harbour and the other harbours in other jurisdictions.

I want to emphasize to this committee that we will continue to press the federal government to provide the infrastructure that we need in Nunavut to build a sustainable economy for our future.

I thank you once again for providing me with a hearing on this vital issue for Nunavut, and I ask for your support in ensuring that my message is heard in Ottawa. I hope you will find your brief stay with us both informative and enjoyable and thank you, Mr. Chair, for the opportunity to speak to you and the other committee members.

The Chair: Just to let you know, all of us here have experience with small harbours and know the importance of wharfs and breakwaters and fishing facilities, and many of us have spent a great deal of our careers trying to obtain those for small communities. We understand completely how important they are to you.

I would just like to tell you too that, as you say, we are going to Pangnirtung, and as far as I know this will be the first time that we have had formal hearings in a community outside Iqaluit. We are looking forward to that visit, and we know, from your description, that we should be looking forward to it as well because it is a very beautiful place.

[Interpretation]

Senator Adams: Thank you, Mr. Minister, for giving us a brief presentation on the issues regarding the report.

[Technical difficulties with audio]

[English]

I have my microphone off. Something keeps changing and I do not know what is wrong with the equipment. The interpretation sometimes switches from English to Inuktitut and then back again. There is something wrong with the equipment.

The Chair: Can we keep the English on channel 1? That would be very helpful to us all.

Try again, Senator Adams.

Senator Adams: Do you want me to do it in Inuktitut or English?

The Chair: Whatever you like.

sommes en train d'en construire un, mais si nous pouvons en construire un, nous pouvons assurément en construire d'autres. Nous ne pouvons pas admettre que le gouvernement fédéral a l'intention de construire un seul port au Nunavut où 25 collectivités longent les deux tiers de la côte canadienne. Mais pour construire ces autres ports, il faudra déployer le même type d'effort consenti par le gouvernement fédéral dans le financement de l'infrastructure portuaire de Pangnirtung et des autres ports ailleurs au pays.

Je veux préciser au comité que nous allons continuer de faire pression sur le gouvernement fédéral pour qu'il nous fournisse l'infrastructure dont nous avons besoin au Nunavut pour bâtir une économie durable pour notre avenir.

Je vous remercie encore une fois de m'avoir permis de m'exprimer sur cette question vitale pour le Nunavut, et je vous demande votre appui pour relayer mon message à Ottawa. J'espère que vous allez trouver votre court séjour avec nous instructif et plaisant, et vous remercie, monsieur le président, de m'avoir donné l'occasion de parler aux membres du comité et à vous.

Le président : Pour votre gouverne, sachez que nous avons tous une expérience des petits ports et connaissons tous l'importance des quais, des brise-lames et des installations de pêche, de même que nous sommes nombreux à avoir consacré une bonne partie de nos carrières à essayer d'obtenir ce genre de chose pour les petites collectivités. Nous comprenons entièrement leur importance pour vous.

J'aimerais simplement vous dire aussi, comme vous le dites d'ailleurs, que nous allons nous rendre à Pangnirtung, et à ce que je sache, ce sera la première fois que nous tiendrons des audiences formelles dans une collectivité autre qu'Iqaluit. Nous nous réjouissons de cette visite, et nous savons, d'après votre description, que c'est tout à fait justifié, puisque c'est un merveilleux endroit.

[Interprétation]

Le sénateur Adams : Merci, monsieur le ministre, de votre bref exposé sur les questions ayant trait au rapport.

[Difficultés techniques audio]

[Traduction]

Mon microphone est éteint. Il y a quelque chose qui n'arrête pas de changer, et je ne sais pas pourquoi l'équipement ne marche pas. L'interprétation passe de l'anglais à l'inuktitut et vice versa. L'équipement ne fonctionne pas.

Le président : Pouvons-nous garder l'anglais sur le canal 1? Ce serait très utile pour nous tous.

Essayez encore, sénateur Adams.

Le sénateur Adams : Vous voulez que je le fasse en inuktitut ou en anglais?

Le président : Comme bon vous semble.

[Technical difficulties with audio]

[Interpretation]

Senator Adams: Approximately how much will it cost to build those small craft harbours in other small communities? Do you have an estimate?

Mr. Netser: The seven communities with the proposed small harbours that we have identified we have been working on those small craft harbours since 2001. We say in total it will cost \$45 million for the seven small craft harbours, excluding Pangnirtung because Pangnirtung has now set aside \$1 million for their harbour. But for the small craft harbours the federal government has not made a commitment, but we have told them the estimate for that.

[English]

The Chair: Do you know when the construction in Pangnirtung will begin and could you make some comments also on docking in Iqaluit itself?

Mr. Netser: I understand that the tender will be put forth the summer of next year and construction should start in 2010. That is for Iqaluit, did you say?

The Chair: Yes.

Mr. Netser: I can have either John Hawkins or my deputy minister respond to that query. I am not briefed on that subject.

John Hawkins, Acting Deputy Minister, Transportation Branch, Department of Economic Development and Transportation, Government of Nunavut: The preliminary design is going ahead for the Pangnirtung harbour now. They expect to tender that project in 2009 and construction would —

The Chair: When you say “they,” who are “they”?

Hon. Netser: That is DFO, the Department of Fisheries and Oceans, yes. They expect to tender that in 2009 and construction will begin in 2010.

The Chair: Plans are underway for a docking facility in Iqaluit?

Mr. Hawkins: No, this is in Pangnirtung.

The Chair: Can you comment on Iqaluit?

Mr. Hawkins: There are no firm plans for a docking facility in Iqaluit right now.

The Chair: Have you put forward any proposals?

Mr. Hawkins: We have participated with the city on some feasibility, some preliminary design, but they have not been put forward to the Department of Fisheries and Oceans. They were not part of the Small Craft Harbours program. This is probably a larger facility that we are speaking about here. It is not part of that program at all.

[Difficultés techniques audio]

[Interprétation]

Le sénateur Adams : Combien coûterait, approximativement, la construction de ces petits ports dans d'autres petites collectivités? Avez-vous une estimation?

M. Netser : Pour les sept collectivités désireuses d'avoir des petits ports que nous avons recensés et avec lesquelles nous collaborons sur cette question depuis 2001, nous disons que le coût total serait de 45 millions de dollars, en excluant Pangnirtung, car Pangnirtung dispose maintenant de un million de dollars pour la construction de son port. Mais pour ce qui est des petits ports, le gouvernement fédéral n'a pas pris d'engagement, mais nous lui avons néanmoins fourni des coûts estimatifs.

[Traduction]

Le président : Savez-vous quand la construction est supposée commencer à Pangnirtung, et pourriez-vous faire quelques commentaires sur l'amarrage à Iqaluit même?

M. Netser : Je crois savoir que l'appel d'offres sera lancé l'été de l'année prochaine, et la construction est supposée commencer en 2010. Pour Iqaluit, c'est ce que vous demandiez, n'est-ce-pas?

Le président : Oui.

M. Netser : Je peux demander à John Hawkins ou à mon sous-ministre de répondre à cette question. Je n'ai pas assez de renseignements là-dessus.

John Hawkins, sous-ministre par intérim, Division des transports, ministère du Développement économique et des Transports, gouvernement du Nunavut : En ce moment-ci, nous allons de l'avant avec le concept préliminaire pour le port de Pangnirtung. L'appel d'offres doit être lancé en 2009, et la construction commencerait...

Le président : Qui lancera l'appel d'offres?

M. Netser : Le ministère des Pêches et des Océans. Ils s'attendent à donner le contrat en 2009, et la construction commencerait en 2010.

Le président : Est-ce qu'il y a une planification pour des installations d'amarrage à Iqaluit?

M. Hawkins : Non, ceci serait à Pangnirtung.

Le président : Pouvez-vous nous dire quelque chose au sujet d'Iqaluit?

M. Hawkins : Pour le moment, il n'y a pas de projet d'installations d'amarrage à Iqaluit.

Le président : Avez-vous fait des propositions?

M. Hawkins : Nous avons participé avec la ville dans des études de faisabilité, et certains concepts préliminaires, mais tout cela n'a pas été présenté au ministère des Pêches et des Océans. Cela ne fait pas partie du programme des ports pour petits bateaux. Nous parlons ici d'une installation qui sera probablement plus grande, et qui ne fait pas du tout partie de ce programme.

Senator Cochrane: You really have not put forth a proposal for a Nunavut harbour.

The Chair: For Iqaluit.

Senator Cochrane: Oh, sorry, yes, for Iqaluit. Yes, okay. Rosemary?

Rosemary Keenainak, Deputy Minister, Department of Economic Development and Transportation, Government of Nunavut: The seven communities that were identified under the Small Crafts Harbours program were associated with DFO. The Iqaluit port has been identified as a strategic port and it has been presented in the *Northern Connections* document that was released by the three territories, however, it has not been brought forward to DFO for funding. The only ones that we presented were the seven so far, but it is identified as a strategic port for Nunavut.

We were hoping that the announcement last year would have included Iqaluit, but the federal government announced Nanisivik, an existing port. We are still hoping that Iqaluit will be identified. There is a lot of activity in the summer here in Iqaluit and they do have to wait for the tides and stuff like that for unloading, and it does take a lot of time for that. But it has been identified as a strategic port that should be here.

Senator Cochrane: Do I understand you correctly, that in your plan you identified seven ports and Iqaluit was not one of them?

Ms. Keenainak: Iqaluit was not included with the seven, but it was identified separately. The seven communities were Pangnirtung, Qikiqtarjuaq, Clyde River, Pond Inlet, Chesterfield, Kugaaruk and Repulse Bay.

Senator Cochrane: What is the status of those proposed harbours?

Ms. Keenainak: As the minister indicated in his opening comments, the federal government only identified Pangnirtung. We were hoping for seven harbours, and eventually, we would like to see all of our Nunavut communities with breakwaters.

Senator Cochrane: What were the minister's arguments for not including the other six?

Ms. Keenainak: I think that is a question you should ask the federal government because we were hoping for seven harbours.

Senator Cochrane: We will ask the government.

Senator Hubley: I must say it is a great pleasure for us to be here and to visit you and your people.

We have heard for some time how important infrastructure and small craft harbours are to developing the economy in the North, as you had suggested in your presentation. Harbours

Le sénateur Cochrane : Vous n'avez vraiment pas émis de proposition pour un port à Nunavut.

Le président : Pour un port à Iqaluit.

Le sénateur Cochrane : Oh, pardon, bien sûr, pour Iqaluit. Oui, je comprends. Rosemary?

Rosemary Keenainak, sous-ministre, ministère du Développement économique et des Transports, gouvernement du Nunavut : Les sept communautés identifiées en vertu du Programme des ports pour petits bateaux étaient associées au ministère des Pêches et des Océans. Le port d'Iqaluit a été identifié comme port stratégique dans le document *Northern Connections* émis par les gouvernements des trois territoires. Néanmoins, Iqaluit n'est pas l'un des ports pour lequel une demande de financement a été présentée au MPO. Les seuls ports mis de l'avant étaient les sept déjà mentionnés, mais Iqaluit a certainement été identifié comme un port stratégique pour le Nunavut.

Nous espérons que l'annonce de l'année dernière aurait inclus le port d'Iqaluit, mais le gouvernement fédéral a annoncé que ce serait Nanisivik, un port qui existe déjà. Nous espérons encore que le port d'Iqaluit sera identifié. En été, il y a beaucoup d'activités à Iqaluit, et il faut attendre la marée et toutes sortes d'autres choses pour décharger les bateaux et tout cela prend beaucoup de temps, mais Iqaluit a été identifié comme un port stratégique qui devrait exister.

Le sénateur Cochrane : Si je comprends bien, dans votre plan vous avez identifié sept ports, et Iqaluit n'en fait pas partie.

Mme Keenainak : Non, Iqaluit n'est pas un des sept, mais a été identifié séparément. Les sept communautés étaient Pangnirtung, Qikiqtarjuaq, Clyde River, Pond Inlet, Chesterfield, Kugaaruk et Repulse Bay.

Le sénateur Cochrane : Quel est le statut de ces ports proposés?

Mme Keenainak : Comme le ministre l'a indiqué dans sa présentation au début de la réunion, le gouvernement fédéral n'a identifié que Pangnirtung. Nous espérons que sept ports soient identifiés, et nous aimerions qu'un jour toutes nos communautés de Nunavut aient des brise-lames.

Le sénateur Cochrane : Comment est-ce que le ministre justifie le fait que les autres six n'aient pas été ajoutés?

Mme Keenainak : J'estime que c'est une question que vous devez poser au gouvernement fédéral. Nous espérons que le gouvernement fédéral aurait identifié sept ports.

Le sénateur Cochrane : Nous allons poser la question au gouvernement.

Le sénateur Hubley : Je dois dire que c'est un grand plaisir pour nous d'être ici et de rendre visite à vous et aux membres de votre communauté.

Depuis un certain temps, nous entendons parler de l'importance des infrastructures et des ports pour petits bateaux pour le développement économique dans le Nord, comme vous

create safe access to the sea and its resources. I am pleased that there is going to be one harbour, but having seven harbours would be even that much better. It is going to take some time.

I would like you to comment on the importance of having small craft harbours in Canada's sovereignty strategy. If we put in a facility in a community, do you feel that will strengthen Canada's sovereignty strategy in the North?

Mr. Netser: I think it will go a long way in terms of the federal government addressing the sovereignty issues that they often talk about.

I said earlier that with the mining boom in Nunavut, the mineral exploration is high and we hear that within a few years Nunavut will be the mining capital of Canada. Without this infrastructure in place, we have these barges and ships coming in with supplies to bring to town, they often have to leave them in areas where it will be accessible to them during the winter. It is just a matter of time. It is not a matter of when, it is a matter of time, an accident will happen. We see accidents happening everywhere in this world. It is going to happen in Nunavut too. Without these harbour programs in place, we could eliminate a lot of the potential accidents.

[Translation]

Senator Robichaud: If it had been up to you to make the decision, as Minister of Economic Development and Transport, would you have chosen to develop the harbour in Nanisivik rather than the one in Iqaluit?

[English]

Mr. Netser: The federal government created the harbour that you mentioned. We know that Iqaluit and Nanisivik, we have not been really involved in that. But they have been identified as priorities for a harbour within the strategy that we have put together. Iqaluit is not included for a deep water harbour and that is a separate issue.

[Translation]

Senator Robichaud: You say that it is a separate issue, but, as I understand it, this is nonetheless a very important issue if certain economic development projects are to happen in the region. Is that not correct? My question is this: do you expect that in the near future the harbour in Iqaluit may appear in the federal government's development plans?

[English]

Mr. Netser: I think we misunderstood each other. I think the deep water port that the federal government announced is a sovereignty issue, but I think if we have the port here in Iqaluit it would be very good for the Government of Nunavut in terms of economic activities, economic growth. Nunavut would definitely

l'avez indiqué dans votre exposé. Les ports permettent un accès sécuritaire à la mer et à ses ressources. Je suis heureux d'apprendre qu'il y aura un port, même si ça aurait été mieux d'en avoir sept. Ça va prendre du temps.

Je voudrais parler de l'importance des ports pour petits bateaux dans la stratégie canadienne sur la souveraineté. Si on établissait des installations dans une communauté, croyez-vous que cela renforcerait la stratégie canadienne sur la souveraineté dans le Nord?

M. Netser : Je crois que ça contribuerait grandement aux efforts du gouvernement fédéral pour faire avancer les questions de souveraineté dont il parle souvent.

J'ai parlé plus tôt d'un boom minier au Nunavut, et avec l'exploration minière qui est à la hausse on entend dire que d'ici quelques années le Nunavut deviendra la capitale minière du Canada. Sans cette infrastructure, les barges et les navires arrivent pour approvisionner la ville, mais ils doivent souvent laisser leurs fournitures dans des endroits où elles seront accessibles durant l'hiver. Ce n'est qu'une question de temps. Il ne s'agit pas de se demander s'il y aura un accident, mais bien quand il se produira. Nous voyons des accidents se produire partout sur la planète. Il y en aura aussi au Nunavut. En mettant en œuvre ces programmes pour les ports, on pourrait prévenir beaucoup d'accidents.

[Français]

Le sénateur Robichaud : Si la décision avait été la vôtre, en tant que ministre du Développement économique et des Transports, est-ce que vous auriez choisi de développer le port de Nanisivik plutôt que celui d'Iqaluit?

[Traduction]

M. Netser : Le gouvernement fédéral a créé le port dont vous parlez. Pour ce qui est d'Iqaluit et de Nanisivik, nous n'y avons pas vraiment participé. Mais ces localités ont été identifiées dans la stratégie que nous avons élaborée comme étant des endroits prioritaires pour accueillir un port. Iqaluit ne fait pas partie des endroits pour établir des ports en eau profonde, et c'est une question à part.

[Français]

Le sénateur Robichaud : Vous dites que c'est une question distincte mais c'est quand même une question qui, je crois comprendre, est très importante si on veut voir certains développements économiques dans la région, n'est-ce pas? Ma question est la suivante : est-ce que vous vous attendez à ce que, dans un avenir assez rapproché, on puisse voir le port d'Iqaluit figurer sur les plans de développement du gouvernement fédéral?

[Traduction]

M. Netser : Je crois qu'on s'est mal compris. Je pense que le port en eau profonde annoncé par le gouvernement fédéral relève de la souveraineté, mais je pense que si le port était situé ici à Iqaluit, ça serait très avantageux pour le gouvernement du Nunavut au plan de l'activité économique et de la croissance. Le

benefit from that deep sea port if it happened in Iqaluit. We identified in the strategy that we put forth that Iqaluit be placed for a deep water port.

Senator Robichaud: In your mind, the Nanisivik is for sovereignty purposes while Iqaluit would be the place for economic development for the whole area, would it not.

[Interpretation]

Mr. Netser: Yes, that would be perfect if we were to have a harbour in Iqaluit.

[English]

We are not used to having three different languages all at the same time in Nunavut, so my apologies.

Iqaluit would really benefit from a deep-sea port. The local businesses would benefit. We have many ships that come here with our annual supplies and if we had a deep-sea port here, the ships would be able to dock and the companies could hire the local contractors to offload the ships. So yes, it would be a real benefit to the Government of Nunavut and also for Iqaluit if we had a deep sea port here.

Senator Robichaud: What impact would that have on the supplies including the food and everything that the community needs? Just how much would they have to pay for those goods? Would that have a positive effect in that you would not have to pay as much as you have to right now?

Mr. Netser: I think we would really benefit from such a port because, as I said earlier, the ships come in and they have to anchor out there for maybe a week at a time offloading their ships because they have to coincide with the low tide and high tide and they have to wait in between the tides. If we had a deep-sea port, it would cut the wait by 70 per cent to 80 per cent and that would cut the cost of transportation. So yes, we would really benefit from a deep sea port here in Iqaluit.

The Chair: First, if I could just summarize for my own purposes. You asked for seven ports as small craft harbours. You got one. With regards to Iqaluit have you put a proposal forward? Have you put a request forward to the federal government for funding for docking facilities in Iqaluit?

Ms. Keenainak: I believe when the Prime Minister made his announcement last summer the Government of Nunavut was hoping that the announcement would be Iqaluit. The announcement was made for Nanisivik, I think as you said, for sovereignty issues.

The Chair: Yes, that is true, and we understand that, but that still leaves Iqaluit without docking facilities. Have you or are you going to put forward a proposal or a request to the federal government for a docking facility in Iqaluit?

Nunavut bénéficierait certainement de l'établissement d'un port en eau profonde à Iqaluit. Dans la stratégie que nous avons publiée, Iqaluit a été proposé pour accueillir un port en eau profonde.

Le sénateur Robichaud : Selon vous, le port de Nanisivik, c'est pour des raisons de souveraineté, tandis qu'Iqaluit serait le cœur du développement économique de toute la région, c'est bien ça?

[Interpretation]

M. Netser : Oui, si on avait un port à Iqaluit, ça serait fantastique.

[Traduction]

Nous ne sommes pas habitués au Nunavut d'entendre trois langues différentes en même temps, toutes mes excuses.

Iqaluit profiterait vraiment d'un port en eau profonde. Les commerçants locaux en profiteraient. Il y a beaucoup de navires qui arrivent ici avec nos approvisionnements annuels, et si on avait un port en eau profonde, les navires pourraient accoster et les compagnies pourraient engager des entrepreneurs locaux pour les décharger. Alors oui, l'établissement d'un port en eau profonde ici serait vraiment profitable au gouvernement du Nunavut et à la ville d'Iqaluit.

Le sénateur Robichaud : Quel serait l'impact sur les approvisionnements, notamment sur la nourriture et tous les articles dont a besoin la communauté? Combien auraient-ils à payer pour ces biens? Est-ce que l'effet positif serait de ne pas avoir à payer autant que maintenant?

M. Netser : Je pense qu'on profiterait vraiment d'un tel port parce que, comme j'ai dit plus tôt, les navires arrivent et doivent mouiller l'ancre au large pendant à peu près une semaine pour décharger leur marchandise, parce que ça doit coïncider avec la marée basse et la marée haute et ils sont forcés d'attendre entre les marées. Si nous avions un port en eau profonde, on pourrait réduire les temps d'attente de 70 à 80 p. 100, ce qui ferait baisser les coûts de transport. Donc oui, nous profiterions vraiment d'un port en eau profonde à Iqaluit.

Le président : D'abord, si vous me le permettez, je vais résumer la situation pour bien comprendre. Vous avez demandé sept ports, pour petits bateaux. On vous en a accordé un. Pour ce qui est d'Iqaluit, avez-vous soumis une proposition? Avez-vous présenté une demande au gouvernement fédéral pour qu'il finance des installations portuaires à Iqaluit?

Mme Keenainak : Je crois que lorsque le premier ministre a fait son annonce l'été dernier, le gouvernement du Nunavut espérait que l'annonce porterait sur Iqaluit. L'annonce a été faite pour Nanisivik, et comme vous l'avez indiqué, pour des raisons de souveraineté.

Le président : Oui, c'est vrai, et nous comprenons cela, mais Iqaluit est toujours sans installation portuaire. Si ce n'est pas déjà chose faite, allez-vous présenter une proposition ou une demande au gouvernement fédéral pour l'établissement d'installations portuaires à Iqaluit?

Ms. Keenainak: As I indicated earlier, the government, in conjunction with the N.W.T. and Yukon, just recently released a *Northern Connections* multi-modal transportation report where it identified land, marine and air strategic locations and Iqaluit was identified for the Baffin.

Mr. Netser: Adding to that, I think it would be very beneficial for you if you can travel across this vast territory. It is immense; it is huge. We have three regions. Talking about the deep-sea port here in Iqaluit would benefit Nunavut and Baffin region and I think Rankin Inlet is identified as one of the communities in the strategy to have a deep-sea port down the road. It would benefit the people of the Kivalliq region. We are not only need a deep-sea port here in Iqaluit, we need a deep-sea port here in Rankin Inlet as well to benefit Nunavummiut and endorse the sovereignty strategy that the government has been talking about the last couple of years.

The Chair: Minister Netser, I just want to say thank you very much for being so frank with us. You have been very helpful and you have clarified many things for us. We do thank you and your officials for coming. Thank you very much.

Mr. Netser: I forgot to mention that we would like a deep-sea port in the Kitikmeot region as well.

I want to leave you this *Nunavut Small Crafts Harbours Report*, which has been worked on since 2001 and we are getting blue in the face from lack of oxygen.

The Chair: Honourable senators, we now welcome Mr. Peter Kattuk, the MLA from Belcher Islands in Hudson Bay near where Willie Adams lives. We welcome you. John MacDougall is appearing on behalf of NTK, which I cannot pronounce, but maybe you can, John.

Hon. Peter Kattuk, Member of the Legislative Assembly for Hudson Bay, Legislative Assembly of Nunavut: Thank you very much, Mr. Chair. I am very thrilled and proud to speak to you about my concerns as the MLA for Hudson Bay. This is not my first time speaking in this kind of forum. Again, I am very proud to speak in front of you this morning.

The Chair: Now, Peter, you understand that you can speak English or Inuktitut. We have translation in English, French and Inuktitut. So you can use whatever language you want and you are most comfortable in. If you would rather speak in Inuktitut please do.

Mr. Kattuk: Yes, I will use my language.

[Technical difficulties with audio]

The Chair: Just a second. We are not getting the interpretation. Can we have the English on channel 1? The French is on channel 2; the Inuktitut is on channel 3. I am not getting it. I do

Mme Keenainak : Comme je l'ai indiqué plus tôt, le gouvernement, en collaboration avec les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon, vient de publier un rapport sur le transport multimodal intitulé *Northern Connections*, dans lequel on a identifié des emplacements stratégiques terrestres, maritimes et aériens, incluant Iqaluit pour l'île de Baffin.

M. Netser : J'aimerais ajouter que, à mon avis, il vous serait très utile de parcourir ce vaste territoire. Il est immense; il est gigantesque. Nous avons trois régions. Un port en eau profonde à Iqaluit serait profitable au Nunavut et à la région de Baffin, et je pense que Rankin Inlet a été identifié comme l'une des communautés stratégiques pour l'établissement de port en eau profonde dans les années à venir. Ça serait profitable pour les habitants de la région de Kivalliq. On n'a pas seulement besoin d'un port en eau profonde ici à Iqaluit, on en a aussi besoin à Rankin Inlet pour permettre le développement de Nunavummiut et mettre en œuvre la stratégie sur la souveraineté dont parle le gouvernement ces dernières années.

Le président : Ministre Netser, je veux simplement vous remercier pour votre franc-parler. Vous avez été très utile et vous avez clarifié bon nombre de choses. Nous vous remercions, ainsi que votre personnel, de votre présence. Merci beaucoup.

M. Netser : J'ai oublié de dire que nous aimerions aussi un port en eau profonde dans la région de Kitikmeot.

J'aimerais vous laisser un exemplaire du rapport sur les ports pour petits bateaux pour le Nunavut, sur lequel nous avons travaillé depuis 2001 jusqu'à en perdre le souffle.

Le président : Honorables sénateurs, nous allons maintenant accueillir M. Peter Kattuk, le député de l'Assemblée législative des îles Belcher dans la baie d'Hudson, tout près de la région où habite Willie Adams. Bienvenue. John MacDougall représente le NTK, un nom que je ne peux prononcer, mais peut-être le pouvez-vous, John?

L'honorable Peter Kattuk, membre de l'assemblée législative pour la Baie d'Hudson, Assemblée législative du Nunavut : Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis très heureux et fier de vous parler de mes préoccupations en tant que député de l'assemblée législative pour la baie d'Hudson. Ce n'est pas la première fois que je prends part à ce genre de forum. Encore une fois, je suis très fier de vous adresser la parole ce matin.

Le président : Peter, vous comprenez que vous pouvez parler anglais ou inuktitut. Nous avons l'interprétation en anglais, en français et en inuktitut. Vous pouvez donc utiliser la langue que vous voulez, celle dans laquelle vous vous sentez le plus à l'aise. Si vous préférez parler l'inuktitut, allez-y.

M. Kattuk : Oui, je vais m'exprimer dans ma propre langue.

[Difficultés techniques audio]

Le président : Un moment, s'il vous plaît. Nous n'entendons pas l'interprétation. Pouvons-nous avoir l'anglais sur le canal 1? Le français est sur le canal 2, et l'inuktitut sur le

not know how many other people are, but I was not getting a translation. Would you try again, please?

[Interpretation]

Mr. Kattuk: I will repeat what I said first to Willie, but I thank Willie that we can sit together in this kind of forum.

I will give my notes in English. That is more comfortable now to me because I did not learn my syllabics when I was growing up. There was no way to learn them. I had to learn my syllabics reading from the Bible. I had to do it one by one. So that was very hard for me. So I am going to speak in English instead.

Thank you very much for inviting me to appear before you today. I am very pleased that our senators take such a strong interest in Arctic issues and that you are here to see our environment with your own eyes. Welcome to Nunavut.

I am glad to have the opportunity to speak with you today about my views on marine activities and challenges of climate change in the Arctic. I would like to begin by telling you about myself.

I was born and raised in the Sanikiluaq area. Sanikiluaq is located in Belcher Islands in southeastern Hudson Bay.

Over the past 50 years the Inuit of Sanikiluaq have experienced great changes to our way of life. In the space of a few generations we have moved off the land and into permanent settlements.

My mother tongue is Inuktitut. I was sent to school and educated in English. I learned to hunt seals, trap and fish from my father.

I am a former mayor of Sanikiluaq, and was privileged to be first elected to the Legislative Assembly of Nunavut in 1999. I represent the people of my community. The Inuit of Sanikiluaq are the only permanent residents in Hudson Bay and James Bay. We take our responsibilities to protect the marine environment that surrounds our home in the Belcher Islands very seriously. This environment is the source of much of our food and is part of our culture and way of life.

Inuit are committed to protecting our unique culture and language while being fully participating members of Canadian society like you. Inuit pay their income taxes like you. We want the best possible future for our children.

Our elders have always told us that our youth need to draw strength from our culture, language and values. Numerous academic studies confirm that we have always known with

canal 3. Je n'entends pas l'anglais. Je ne sais pas combien d'autres participants l'entendent, mais moi je n'entends pas l'interprétation. Pouvez-vous essayer encore une fois, s'il vous plaît?

[Interprétation]

M. Kattuk : Je vais répéter ce que j'ai déjà dit à Willie. Mais je remercie Willie de pouvoir nous asseoir ensemble dans un forum comme celui-ci.

Je vais présenter mes notes en anglais. C'est plus facile pour moi maintenant, parce que je n'ai pas appris l'alphabet syllabique quand j'étais jeune. Il n'y avait pas moyen de l'apprendre. J'ai dû l'apprendre en lisant la Bible, et j'ai dû apprendre chaque symbole un à un. C'était donc très difficile pour moi. Je vais donc parler en anglais.

Merci beaucoup de m'avoir invité à comparaître devant vous aujourd'hui. Je suis très heureux de voir que nos sénateurs s'intéressent tellement aux enjeux touchant l'Arctique, et je suis très heureux de voir que vous êtes ici pour voir notre environnement de vos propres yeux. Bienvenue au Nunavut.

Je suis content d'avoir cette possibilité aujourd'hui d'exprimer mon point de vue sur les activités maritimes, et sur les défis que représente le changement climatique dans l'Arctique. J'aimerais commencer par vous dire quelque chose sur moi-même.

Je suis né et j'ai été élevé dans la région du Sanikiluaq. Sanikiluaq est dans les îles Belcher, au sud-est de la baie d'Hudson.

Pendant les 50 dernières années, les Inuits de Sanikiluaq ont vu des grands changements dans leur mode de vie. En l'espace de quelques générations seulement, nous avons arrêté notre mode de vie de nomades, et nous habitons maintenant des villages permanents.

Ma langue maternelle c'est l'inuktitut. Mais j'ai fait l'école et mon éducation en anglais. De mon père, j'ai appris la chasse au phoque, le trappage et la pêche.

Je suis un ancien maire de Sanikiluaq, et j'ai le privilège d'avoir été le premier à être élu à l'Assemblée législative du Nunavut en 1999. Je représente les gens de ma communauté. Les Inuits de Sanikiluaq sont les seuls résidents permanents de la baie d'Hudson et de la baie James. Nous prenons très au sérieux notre responsabilité de protéger l'environnement maritime qui se trouve autour de chez nous, dans les îles Belcher. Cet environnement est la source d'une grande proportion de notre nourriture, et fait partie de notre culture et de notre mode de vie.

Les Inuits sont déterminés à protéger leur culture unique et leur langue tout en continuant à être des citoyens canadiens à part entière, tout comme vous. Les Inuits paient des impôts sur le revenu, tout comme vous. Nous voulons le meilleur avenir possible pour nos enfants.

Nos aînés nous ont toujours dit que les jeunes doivent tirer leur force de notre culture, de notre langue et de nos valeurs. De nombreuses études universitaires confirment ce que nous avons

respect to strong culture and a foundation to address such problems as youth suicide.

Our culture has its roots in hunting traditions. It is essential that our environment be protected so that we may continue to experience our harvesting rights and pass our values onto the next generation.

I have heard many scientists and researchers talk about the importance and values of traditional knowledge or Inuit *Qaujimajatuqangit*.

[English]

The government of Nunavut works hard to incorporate Inuit *Qaujimajatuqangit* into their policies and operations. It is my hope that Inuit *Qaujimajatuqangit* will also be taken into consideration when evaluating monitoring policies and practices that are determined at a federal level.

As a member of the Legislative Assembly of Nunavut I have been able to voice the concerns of my community on a number of issues relating to our environment. Many of my colleagues in the Legislative Assembly have joined me in speaking to the issues of global warming and climate change. As you can appreciate, this issue is of popular concern to us given our Arctic homes and communities are on the front line of climate change. Climate change affects the health and migratory pattern of the animals we harvest. It also affects our access to those animals due to changing ice forms and earlier ice break-up.

I have observed changes in the marine environment surrounding the Belcher Islands. The impacts of global warming are placing additional stresses on the marine environment of Hudson Bay and James Bay. These impacts are interacting with our manmade influences including fresh water input from hydro development. There will likely be many more long-term changes to the environment on which many others depend.

I can tell you that it is extremely important to the people of Sanikiluaq to have access to their traditional harvesting areas. They want to be sure of the good health of the species that live there.

My constituents depend on the water surrounding their homes for belugas, seals, walrus, polar bears, waterfowl and fish. In turn these animals depend on those waters and islands for migration, moulting and breeding. It is critical that the health of the marine ecosystem be protected. A healthy marine ecosystem is essential to developing our long-term economic potentials in such areas as tourism and commercial harvesting. Ongoing monitoring of marine activities is critical to a sustainable future.

toujours su — une culture forte et une bonne fondation nous aident beaucoup à attaquer des problèmes comme les suicides parmi les jeunes.

Notre culture a ses racines dans les traditions de chasse. Il est essentiel que notre environnement soit protégé, pour que nous continuions à avoir nos droits de récolte, et pour que nous puissions véhiculer nos valeurs à la prochaine génération.

J'ai entendu beaucoup de scientifiques et de chercheurs parler de l'importance et de la valeur des connaissances traditionnelles ou *qaujimajatuqangit* inuit.

[Traduction]

Le gouvernement du Nunavut travaille fort pour incorporer le *qaujimajatuqangit* inuit dans ses politiques et ses opérations. J'espère que le *qaujimajatuqangit* inuit va aussi être pris en considération quand les politiques et pratiques de surveillance sont évaluées par le gouvernement fédéral.

En tant que membre de l'Assemblée législative du Nunavut, j'ai pu exprimer les préoccupations de ma communauté sur certains problèmes relatifs à notre environnement. Beaucoup de mes collègues de l'assemblée législative joignent leur voix à la mienne pour s'exprimer sur des enjeux comme le réchauffement planétaire et le changement climatique. Comme vous allez comprendre, cette question préoccupe tout le monde, étant donné que nos foyers et nos communautés arctiques sont sur la ligne de front en ce qui concerne le changement climatique. Le changement climatique affecte la santé et les migrations des animaux que nous chassons ou pêchons. Il affecte aussi notre accès à ces animaux, étant donné le changement des glaces et le fait que la glace fond plus tôt.

J'ai observé des changements dans l'environnement maritime autour des îles Belcher. Les impacts du réchauffement planétaire exercent des pressions additionnelles sur l'environnement maritime de la baie Hudson et de la baie James. Ces impacts réagissent avec ceux des activités humaines, y compris l'intrant d'eau douce provenant des développements hydroélectriques. Il y aura sans doute beaucoup d'autres changements à long terme à cet environnement, un environnement duquel dépendent beaucoup d'autres.

Je peux vous dire qu'il est extrêmement important pour les gens de Sanikiluaq d'avoir accès à leurs régions de chasse et de pêche traditionnelles. Ils veulent s'assurer que les espèces qui y habitent restent en bonne santé.

Mes commettants dépendent de l'eau située près de leur foyer pour attraper des bélugas, des phoques, des morces, des ours polaires, des sauvagines et des poissons. À leur tour, ces animaux dépendent de l'eau et des îles pour leur migration, leur mue et leur reproduction. La santé de l'écosystème maritime doit être protégée — c'est critique. Un écosystème maritime en bonne santé est essentiel au développement de notre potentiel économique à long terme dans les domaines comme le tourisme et la récolte commerciale. Pour un avenir durable, il faut absolument que les activités maritimes soient surveillées de façon continue.

In closing, I am very pleased to have had the opportunity to meet with you today and to share some of my views on these important issues. Your committee has been very supportive of this North, and I encourage you to continue the effort to raise awareness of issues such as climate change that directly affect northerners or our way of life.

The Chair: Thank you very much, Peter.

John MacDougall, Nunavummi Tasiujarjuamiuguqatigiit Katutjiqatigiingit (NTK): *Qujannamiik*. Thank you very much to the chair and to the committee for the invitation to speak to you today. Thank you very much to Peter for being here. Peter has been very supportive to our group over the years, and very much a direct participant in all our activities.

The Chair: And you are going to explain NTK to us?

Mr. MacDougall: I am going to make an effort. The English members of our group normally refer to the group as Hudson Bay inter-agency working group, but we did officially adopt an Inuktitut name and that is Nunavummi Tasiujarjuamiuguqatigiit Katutjiqatigiingit.

I have a short prepared text, if I may. I meant to say that we provided a map as well. I do not know whether that was circulated. You will see Sanikiluaq where Peter lives. You will see it down there in the bulge, that clean curve of Hudson Bay. That is where the Belcher Islands are located and Sanikiluaq is right on the northern tip of the Belcher Islands and not too far away on the western shore of Quebec is the hydroelectric project that I am talking about. It is about 160 kilometres from the Belcher Islands. You will see the name Chisasibi on the coast of James Bay. That is the mouth of the La Grande River which is the mouth of the La Grande Project and that is the project that I am referring to in this presentation.

The Chair: Just for orientation purposes, this is 55 degrees latitude, is that right?

Mr. MacDougall: I am sorry?

The Chair: The Belcher Islands are in Nunavut, right?

Mr. MacDougall: Yes, sir.

The Chair: Where does Quebec start? Is it below 55 degrees latitude?

Mr. MacDougall: Quebec is all on the eastern side of Hudson Bay. Nunavut is mostly up on the northwestern side. The interesting part, and which brings us here today, is that Sanikiluaq and the Belcher Islands, which are in Hudson Bay, are part of Nunavut. They are only about 160 kilometres away from this hydroelectric project.

The Chair: So the hydroelectric project is in Quebec?

Mr. MacDougall: Yes, sir.

The Chair: You are in Nunavut.

Mr. MacDougall: We are in Nunavut.

En conclusion, je dois dire que je suis très heureux d'avoir eu la possibilité de vous rencontrer aujourd'hui et de partager mon point de vue sur ces questions importantes. Votre comité appuie beaucoup le Nord, et je vous encourage de continuer vos efforts pour sensibiliser la population sur des questions comme le changement climatique, qui ont un impact direct sur les gens du Nord et sur notre mode de vie.

Le président : Merci beaucoup, Peter.

John MacDougall, Nunavummi Tasiujarjuamiuguqatigiit Katutjiqatigiingit (NTK): *Qujannamiik*. J'aimerais remercier le président et le comité de m'avoir invité à vous rencontrer aujourd'hui. Je remercie aussi Peter d'être ici aujourd'hui. Peter a beaucoup appuyé notre groupe pendant des années, et il joue un rôle très direct dans toutes nos activités.

Le président : Allez-vous nous expliquer ce que fait et ce que représente le groupe NTK?

M. MacDougall : Je vais faire un effort pour vous l'expliquer. Les membres anglais de notre groupe appellent NTK le groupe de travail interinstitutions de la baie d'Hudson, mais nous avons officiellement adopté un nom inuktitut, Nunavummi Tasiujarjuamiuguqatigiit Katutjiqatigiingit.

J'ai préparé un petit texte, si je puis me permettre. Nous avons aussi apporté une carte. Je ne sais pas si elle a été circulée. Sur la carte, vous verrez la communauté de Sanikiluaq, là où habite Peter. Vous la voyez là, dans la courbe, cette jolie courbe de la baie d'Hudson. C'est là que se situent les îles Belcher, et Sanikiluaq est juste à la pointe nord des îles, pas trop loin de la côte ouest du Québec où est situé le projet hydroélectrique dont je parlais. Le projet est à peu près à 160 kilomètres des îles Belcher. Vous verrez le nom Chisasibi, sur la côte de la baie James. Là, c'est l'embouchure de la grande rivière, qui est le site du projet La Grande dont, je parlerai dans cette présentation.

Le président : Afin de nous situer, cet endroit se trouve à 55 degrés de latitude, n'est-ce pas?

M. MacDougall : Pardon?

Le président : Les îles Belcher sont au Nunavut, n'est-ce pas?

M. MacDougall : Oui, monsieur.

Le président : À quelle latitude commence le Québec? Est-ce au sud du 55° parallèle?

M. MacDougall : Le Québec se situe entièrement à l'est de la baie d'Hudson. Le Nunavut se trouve surtout du côté nord-ouest. Chose intéressante, et ce qui explique notre présence ici aujourd'hui, c'est que Sanikiluaq et les îles Belcher, qui sont dans la baie d'Hudson, font partie de Nunavut. Ils sont à environ 160 kilomètres seulement du projet d'hydroélectricité.

Le président : Donc le projet se trouve au Québec?

M. MacDougall : Oui, monsieur.

Le président : Vous êtes situés au Nunavut.

M. MacDougall : Nous sommes situés au Nunavut.

The Chair: We have the geography.

Mr. MacDougall: All right.

Thank you for the opportunity to draw your attention to an important environmental issue affecting Hudson Bay. On behalf of Nunavummi Tasiujarjuamiuguatigiit Katutjiqatigiingit, or NTK, I urgently request that you speak out about the Government of Canada's failure to act on a crucial recommendation of the federal review panel for the Eastmain-1-A and Rupert Diversion Project.

NTK is an environmental working group on Hudson Bay established in 2003. It is composed of the Municipality of Sanikiluaq, the Government of Nunavut, Nunavut Tunngavik Incorporated, and Qikiqtani Inuit Association. I work for the Qikiqtani Inuit Association.

Our purpose is to advocate for and protect and advance the ecological integrity and sustainability of Hudson Bay. Our name means "people of the bay working together."

We participated extensively in the public hearings associated with the Eastmain-1-A and Rupert Diversion Project, the latest major addition to the La Grande Complex. On December 5, 2006 the Government of Canada released the findings of the federal review panel which contained 83 recommendations. One of them, recommendation 34, directly addressed our concerns.

Recommendation 34 states:

The issue of cumulative effects affects several jurisdictions, including the federal government, the provinces of Quebec, Ontario and Manitoba, the territory of Nunavut as well as several government departments linked to these various levels of government. Assessing cumulative effects therefore goes far beyond the responsibility of a single proponent. Within this context, it would be imperative for the federal government to implement a large scale research and monitoring program for James Bay and Hudson Bay ecosystems. Such a program could be coordinated by an independent body whose structure is akin to that of the International Joint Commission. Such a structure could foster the pooling of efforts and resources of all concerned government agencies, as well as those of the academic community, which is already working on various problems related to cumulative effects in this sector. Whatever the chosen structure, it would be essential for the various Aboriginal communities affected to be stakeholders in this research and monitoring program, in order to integrate into it traditional knowledge and local expertise.

On December 7, 2006, we wrote to the Minister of Fisheries and Oceans asking when he intended to implement recommendation 34. On December 18, 2006, Prime Minister Harper announced the Government of Canada's unconditional approval of the Eastmain-1-A and Rupert Diversion Project. In

Le président : On comprend maintenant la situation géographique.

M. MacDougall : Très bien.

Merci de me donner l'occasion d'attirer votre attention sur une question environnementale importante qui touche la baie d'Hudson. Au nom du Nunavummi Tasiujarjuamiuguatigiit Katutjiqatigiingit ou, le NTK, je vous exhorte à réagir rapidement à l'inaction du gouvernement du Canada face à une recommandation cruciale de la Commission d'examen fédérale au sujet du projet Eastmain-1-A et dérivation Rupert.

Fondé en 2003, le NTK est un groupe de travail sur l'environnement dans la région de la baie d'Hudson. Il est composé de la municipalité de Sanikiluaq, du gouvernement du Nunavut, de Nunavut Tunngavik Incorporated et de la Qikiqtani Inuit Association. Je travaille pour cette association.

Notre objectif est de prôner, protéger et faire avancer l'intégrité et la viabilité écologiques de la baie d'Hudson. Le nom du groupe signifie « peuple de la baie travaillant ensemble ».

Nous avons beaucoup participé aux audiences publiques concernant le projet Eastmain-1-A et dérivation Rupert, le plus récent ajout important au complexe La Grande. Le 5 décembre 2006, le gouvernement du Canada a publié les conclusions d'une commission d'examen fédérale, qui contenaient 83 recommandations. L'une d'entre elles, la recommandation n° 34, porte directement sur nos préoccupations.

La recommandation 34 se lit comme suit :

La question des effets cumulatifs touche plusieurs juridictions, dont le gouvernement fédéral, les provinces de Québec, de l'Ontario et du Manitoba, le territoire du Nunavut ainsi que plusieurs ministères rattachés à ces différents paliers de gouvernement. L'évaluation des effets cumulatifs va donc bien au-delà de la responsabilité d'un seul promoteur. Dans ce contexte, il sera impératif que le gouvernement fédéral mette en place un programme de recherche et de suivi à grande échelle sur les écosystèmes des baies James et d'Hudson. Un tel programme pourrait être coordonné par un organisme indépendant dont la structure s'apparente à celle de la Commission mixte internationale. Une telle structure serait de nature à favoriser la mise en commun des efforts et des ressources de tous les organismes gouvernementaux concernés, mais aussi du milieu universitaire qui travaille déjà sur différentes problématiques touchant les effets cumulatifs dans ce secteur. Quelle que soit la structure qui sera retenue avec eux, il sera primordial que les différentes communautés autochtones concernées soient partie prenante de ce programme de recherche et de suivi, de façon à y intégrer le savoir traditionnel et l'expertise du milieu.

Le 7 décembre 2006, nous avons écrit au ministre des Pêches et des Océans pour lui demander quand il allait mettre en œuvre la recommandation 34. Le 18 décembre 2006, le premier ministre Harper a annoncé que le gouvernement du Canada approuvait sans condition le projet Eastmain-1-A et dérivation Rupert. Il n'a

making the announcement he made no mention whatsoever of recommendation 34 or any of the panel's 83 recommendations. Following the Prime Minister's announcement Department of Fisheries and Oceans posted on its website the following statement regarding recommendation 34:

The Government of Canada agrees with the spirit of the panel's recommendation. Federal departments implicated in the cumulative effects of anthropomorphic activities on Canada's physical, biophysical and human environments will monitor and/or coordinate, as may be appropriate, research activities in the James Bay and Hudson Bay region with provincial authorities and Aboriginal communities.

On June 8, 2007, having received no reply from the minister to our December 7 letter, we again wrote to him asking three questions. We asked what the government means when it says that it "agrees with the spirit of the panel's recommendations?" We asked for the government's timetable for implementation of recommendation 34. We asked how the research and monitoring program would be structured.

Seven months later on December 6, 2007 the minister finally replied:

The Government of Canada's response to the Federal Panel #34 stated that the Government "agrees with the spirit of the Panel's recommendation." That is to say, we agree with the intent of the recommendation, namely to have a coordinated approach to assessing cumulative impacts, involving Federal, Provincial, and Territorial Governments as well as affected stakeholders. The exact structure and timetable of this coordination is still under development.

I would like to note that officials of Fisheries and Oceans Canada are working with their counterparts in Environment Canada, as well as other federal departments, provincial and territorial governments and other agencies to develop a coordinated approach to this issue, bearing in mind the recommendations contained in the reports produced by the Environmental Assessment Review Panel and Social Impact Review Committee. The specifics of any research and monitoring programs are still being developed, with the understanding that extensive consultations with all stakeholders will be required before implementation can begin.

To date, one year and six months after the Government of Canada released the federal review panel's recommendations, and five months since the DFO minister's December 6, 2007 letter, neither NTK nor any of its member organizations, including the Government of Nunavut, has been contacted by DFO or any other Government of Canada department.

Contrary to what the DFO minister is saying, DFO is not working with the Government of Nunavut to develop a coordinated approach to assessing cumulative impacts. DFO is

fait aucune mention ni de la recommandation 34 ni d'aucune des 83 recommandations faites par la commission. À la suite de l'annonce du premier ministre, le ministère des Pêches et des Océans a affiché sur son site web la déclaration suivante concernant la recommandation 34 :

Le gouvernement du Canada est d'accord avec l'esprit de la recommandation de la Commission. Les ministères fédéraux concernés par les effets cumulatifs des activités anthropomorphiques sur les environnements physique, biophysique et humain du Canada vont procéder, lorsqu'approprié, au suivi et/ou à la coordination d'activités de recherche dans la grande région de la baie James et de la baie d'Hudson, avec les responsables provinciaux et les communautés autochtones.

Comme nous n'avons pas reçu de réponse du ministre à notre lettre du 7 décembre, nous lui avons écrit de nouveau le 8 juin 2007 pour lui poser trois questions. Nous avons demandé ce que le gouvernement veut dire lorsqu'il dit qu'il est « d'accord avec l'esprit des recommandations de la commission »? Nous avons demandé quel était l'échéancier du gouvernement pour la mise en œuvre de la recommandation 34. Nous avons demandé comment le programme de recherche et de suivi serait structuré.

Sept mois plus tard, le 6 décembre 2007, le ministre nous a enfin répondu :

La réponse du gouvernement du Canada à la recommandation 34 de la commission affirme qu'il « est d'accord en principe avec l'esprit de la recommandation 34 de la commission ». Cela veut dire que nous sommes d'accord avec l'intention de la recommandation, d'une approche coordonnée pour évaluer les impacts cumulatifs, en faisant intervenir le fédéral, les provinces et les territoires ainsi que les intervenants concernés. La structure exacte et le calendrier de cette coordination sont encore à l'étude.

J'aimerais signaler que les fonctionnaires du ministère travaillent avec leurs vis-à-vis d'Environnement Canada et avec d'autres ministères fédéraux, provinciaux et territoriaux et d'autres organismes pour mettre au point une approche coordonnée à cette question, en gardant à l'esprit les recommandations du rapport de la Commission d'examen et d'évaluation en matière d'environnement et du Comité d'examen des répercussions sur l'environnement et le milieu social. Les détails des programmes de recherche et de suivi sont encore en développement, et des consultations exhaustives de tous les intervenants seront nécessaires avant la mise en œuvre.

Un an et six mois après que le gouvernement du Canada a publié les recommandations de la commission d'examen, et cinq mois après la lettre du ministre des Pêches et des Océans du 6 décembre 2006, ni le NTK ni aucun de ses organismes membres, y compris le gouvernement du Nunavut, n'a reçu aucune communication du ministère des Pêches et des Océans ou de tout autre ministère du gouvernement du Canada.

Contrairement aux dires du ministre des Pêches et des Océans, le ministère ne travaille pas avec le gouvernement du Nunavut pour préparer une approche coordonnée pour l'évaluation des

not consulting with any Inuit stakeholders. If DFO is working or consulting with any other federal, provincial or territorial agencies or consulting with any other affected stakeholders we are not aware of it.

Time is of the essence with regard to the implementation of recommendation 34. Hydro-Quebec is forging ahead with the construction of the Eastmain-1-A Rupert Diversion Project. Excavation work at the powerhouse sites is well underway, as is the concrete work for the various spillways, earth fill work on the dikes, blasting work to create the transfer vault, and land clearing in the diversion bay section. This month marked the start of construction of the temporary dikes that will enable excavation of the Eastmain-1-A powerhouse water intake and penstocks to begin.

For this reason we can no longer rely solely on letters to the DFO minister to obtain implementation of recommendation 34. We believe it would be very effective if you, as the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans in Nunavut, would raise this matter with the government.

Specifically, we would like to see three questions put to the DFO minister: When does the minister intend to implement recommendation 34? What is the government's timetable for implementation of recommendation 34? How will the research and monitoring program be structured?

Thousands of Inuit depend on the marine mammals, fish and waterfowl of the Hudson Bay ecosystem to eat and sustain their traditional way of life. They are very concerned about the impact of environmental change. Recommendation 34 addresses this concern. Anything you can do to help get recommendation 34 implemented will be a great service to the people of the bay.

Qujannamiik. Thank you.

Senator Robichaud: You are saying that we should put pressure on the Minister of Fisheries and Oceans to answer what at this very late stage, if I understand you correctly, something has to be done. Would it not be more expeditious if we were to go directly to the Prime Minister?

From what you are saying, a lot of work has been done and unless action is taken in the near future, the project will be completed and recommendation 34 will not have had any effect.

Mr. MacDougall: You make a good point. Bear in mind that the La Grande Project is massive. It is going to be at least a three-year project to bring in on stream. The powerhouses that are being built are not expected to be commissioned until 2011. An important phase of the work has already been done, and Hydro-Quebec is not wasting a moment, they are moving ahead.

If this committee has a direct pathway to the Prime Minister, we would respectfully urge you to bring recommendation 34 to his attention and request implementation of it.

effets cumulatifs. Le ministère ne consulte aucun intervenant autochtone. Si le ministère des Pêches et des Océans consulte d'autres ministères fédéraux, provinciaux ou territoriaux, ou tout autre intervenant, nous n'en sommes pas au courant.

Il est urgent de mettre en œuvre la recommandation 34. Hydro-Québec va de l'avant avec la construction du projet Eastmain-1-A dérivation Rupert. Les travaux d'excavation aux sites des centrales sont bien avancés, tout comme le bétonnage des déversoirs, les remblais de terre sur les digues, le dynamitage pour créer la voûte de transfert, et le déboisement dans la zone de la dérivation. Ce mois-ci on a commencé à construire des digues temporaires qui permettront l'excavation de la prise d'eau et de la conduite forcée de la centrale Eastmain-1-A.

Voilà pourquoi nous ne pouvons plus nous contenter d'envoyer des lettres au ministre des Pêches et des Océans pour demander la mise en œuvre de la recommandation 34. Nous pensons qu'il serait très utile si vous, le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans au Nunavut, soulève cette question auprès du gouvernement.

Pour être plus précis, nous aimerions poser trois questions au ministre des Pêches et des Océans. Quand a-t-il l'intention de mettre en œuvre la recommandation 34? Quel est l'échéancier du gouvernement pour la mise en œuvre de la recommandation 34? Comment le programme de recherche et de suivi sera-t-il structuré?

Des milliers d'Inuits dépendent des mammifères marins, des poissons et de la sauvagine de l'écosystème de la baie d'Hudson pour se nourrir et maintenir leur mode de vie traditionnel. Ils se préoccupent beaucoup de l'incidence des changements environnementaux. La recommandation 34 répond à leur inquiétude. Tout ce que vous pouvez faire pour faciliter la mise en œuvre de la recommandation 34 sera très utile aux gens de la baie.

Qujannamiik. Merci.

Le sénateur Robichaud : Vous dites qu'il faut exercer des pressions sur le ministre des Pêches et des Océans pour répondre à vos revendications, car quelque chose doit être fait, si je vous comprends bien. Puisqu'il est déjà très tard, ne serait-il pas préférable de nous adresser directement au premier ministre?

D'après ce que vous dites, beaucoup de travail a été fait, et à moins de prendre des mesures dans un avenir rapproché, le projet sera terminé et la recommandation 34 n'aura eu aucun effet.

M. MacDougall : Ce que vous dites est juste. Il faut se rappeler que le projet La Grande est massif. Il faudra au moins trois ans pour que le projet entre en service. On prévoit que les centrales à faire construire ne seront commandées qu'en 2011. Une phase importante du travail a déjà été accomplie, et Hydro-Québec procède sans perdre de temps.

Si ce comité a l'oreille du premier ministre, nous vous exhortons respectueusement à attirer son attention sur la recommandation 34 et à demander qu'elle soit mise en œuvre.

Senator Robichaud: Maybe I was a little quick because now that I look back I do not think the Prime Minister would listen to the Senate committee, but we can always put the question to him.

You say recommendation 34 has not been taken into consideration at all in relation to the Inuit. I understand all islands of Hudson Bay are in Nunavut territory, are they not? I am sure there were consultations with all the communities on the Quebec coast that will be affected by this project.

Mr. MacDougall: I believe you are correct. In Hydro-Quebec's eyes their project relates only to the Cree. They have done a good job, as far as I know, in consulting with Cree.

The whole twist here, from our point of view, is that Hydro-Quebec sees that their study area for environmental impact ends at the mouth of the La Grande River. So, if you look on your map it just stops right there at Chasasibi. We presented a lot of evidence to the review panel because Hudson Bay has so much fresh water. Five hundred rivers flow into Hudson Bay. The La Grande is a big one, and the Rupert, plus the Eastmain, three big rivers are tied up in this main project. Hudson Bay is very much affected as a whole when you start fooling around with the timing of the fresh water pulse. That is what this project will do. This project will actually control the fresh water of the three big rivers that flow into Hudson Bay from Northern Quebec. They will control that pulse. The pulse will no longer be a natural pulse. It will be tied to the thermostats of Montreal. In the wintertime when people turn their thermostats up to get more heat, the sluice gates will go up so more water can flow through the turbines and make more electricity and that will flow more fresh water at an odd time for the ecosystem of Hudson Bay. That will happen all the time depending on what's going on in Montreal.

Inuit are very much affected by this project, and we have a hard time convincing Hydro-Quebec of that. We had no problem at the end of the day convincing the review panel and that is why they made recommendation 34.

Mr. Kattuk: I want to say something. I am the one who will be affected. I am the downstream user. Our concern is the fresh water right now. In the 1990s we were concerned about the environment itself in Hudson Bay. It is fresh water now. Like John said, there are more thermostats used down south so the flow of the river is increased at the La Grande River. That means more fresh water in the wintertime which is the wrong time. Now in the springtime there should be more water coming out from the river. That is normal spring runoff. Now the water is slower because they do not need the thermostats at this time of year. It is the wrong time. So there is more fresh water. That means it affects my hunting pattern. The fresh water ice is more dangerous than salt water ice. There is a difference. That is our concern now. We

Le sénateur Robichaud : Peut-être que je suis allé un peu trop vite, puisque, réflexion faite, je ne crois pas que le premier ministre écouterait le comité du Sénat, mais nous pouvons toujours lui poser la question.

Vous dites que la recommandation 34 n'a pas été prise en compte du tout par rapport aux Inuits. Je crois comprendre que toutes les îles de la baie d'Hudson sont dans le territoire du Nunavut, n'est-ce pas? Je suis sûr qu'il y a eu des consultations avec toutes les collectivités côtières du Québec qui seront touchées par ce projet.

M. MacDougall : Je crois que vous avez raison. Selon Hydro-Québec, leur projet ne touche que les Cris. À ma connaissance, ils ont bien mené leur consultation auprès des Cris.

Le hic dans tout cela, selon nous, c'est que, d'après Hydro-Québec, la zone de l'évaluation des incidences environnementales se limite à l'embouchure de la rivière La Grande. Donc, si vous regardez votre carte, elle s'arrête juste là à Chasasibi. Nous avons présenté beaucoup d'éléments de preuve à la commission d'examen puisqu'il y a tellement d'eau douce dans la baie d'Hudson. Cinq cents rivières se jettent dans la baie d'Hudson. Trois grandes rivières — La Grande, la Rupert, et la Eastmain — font partie du projet principal. La baie d'Hudson, dans son ensemble, est grandement touchée quand on commence à jouer avec le moment des pulsations d'eau douce. C'est ce que ce projet fera. En effet, ce projet réglera l'eau douce des trois grandes rivières qui se jettent dans la baie d'Hudson en provenance du Nord du Québec. Ils régleront cette pulsation. La pulsation ne sera plus une pulsation naturelle. Elle sera liée aux thermostats de Montréal. En hiver, quand les gens montent leurs thermostats pour monter le chauffage, les vannes s'ouvriront pour augmenter le débit d'eau dans les turbines et produire plus d'électricité, et cela mettra plus d'eau douce dans l'écosystème de la baie d'Hudson à un moment inhabituel. Cela se produira tout le temps selon ce qui se passe à Montréal.

Les Inuits sont très touchés par ce projet, et nous avons du mal à en persuader Hydro-Québec. Au bout du compte, nous n'avons pas eu de problème à en persuader la commission d'examen; voilà pourquoi elle a formulé la recommandation 34.

M. Kattuk : Je tiens à dire quelque chose. C'est moi qui serai touché. Je suis l'utilisateur en aval. À l'heure actuelle, c'est l'eau douce qui nous préoccupe. Dans les années 1990, c'était l'environnement lui-même dans la baie d'Hudson qui nous préoccupait, maintenant, c'est l'eau douce. Comme John l'a dit, il y a plus de thermostats dans le sud, ce qui fera augmenter le débit de la rivière La Grande. Cela veut dire davantage d'eau douce en hiver, au mauvais moment. Au printemps, davantage d'eau devrait s'écouler de la rivière. Il s'agit de l'écoulement printanier habituel. Le débit sera maintenant plus lent, parce qu'ils n'auront pas besoin de leurs thermostats à ce moment-ci de l'année. C'est le mauvais moment. Il y aura donc davantage d'eau douce. Cela aura une incidence sur mes habitudes de chasse. La

want to continue to practice our way of hunting so let us see that recommendation 34 be addressed for the people of Nunavut.

Senator Robichaud: Will this pulse of fresh water adversely affect some species at a different time of the year? Can you enlighten me on that?

Mr. Kattuk: People of Belcher Islands or Sanikiluaq depend on a lot of seafood and sea salt and we have lots in the Belcher Islands that would not survive in fresh water. So if there is less salt water they will die off and that is going to affect my diet because with less salt water, as I said, they will die off. I have seen it before. In addition, the fresh water ice melts faster than salt water ice, so that is going to affect the marine mammals in our area. The two things that we are worried about are seashells and animals that will be affected by fresh water.

The Chair: Maybe you could give us specific examples. Would scallops be affected, for example? And are there other species like that? Can you name some species for us?

Mr. Kattuk: We have scallops, sea urchins, sea cucumbers, mussels and shells. Those are the kinds of things. There are more but I do not know the English names.

[Interpretation]

Senator Adams: When we met in February, I heard your presentation regarding polar bears and how they are affected by climate change. We hear that the government says polar bears are decreasing in numbers and the Americans, of course, are instituting a moratorium banning the hunting of polar bears for sport. You mentioned that in your region of Sanikiluaq, you are now getting polar bears when you did not before.

I lived in Kuujuaq, Nunavik, for a time. It is on a river. Fresh water really did affect beluga whales. They shed their skin every year as we know. We know that when they are shedding their skin they go into fresh water. I believe they are afraid because they thrive in salt water. As we get more fresh water in Nunavik and Hudson Bay, they will become less and less available to hunt. They will migrate to more salty waters.

Mr. Kattuk: To talk about polar bears first, I am informed that we are getting more polar bears in our region. My grandparents and my parents, my father said there were no polar bear whatsoever in Belcher Islands in their time. But towards the end of the 1960s we began to see polar bears moving into our area and they were told that polar bears will become numerous but they would migrate elsewhere. So traditional knowledge says they do move around.

Regarding the Americans and their ban on polar bear sports hunting, yes they are concerned.

glace d'eau douce est plus dangereuse que la glace d'eau salée. Il y a une différence. Voilà ce qui nous préoccupe actuellement. Nous voulons continuer à chasser à notre façon, alors qu'on se conforme à la recommandation 34 au profit de la population du Nunavut.

Le sénateur Robichaud : Est-ce que cette pulsation d'eau douce nuira à certaines espèces à différents moments de l'année? Pouvez-vous m'éclairer à cet égard?

M. Kattuk : Les gens des îles Belcher ou de Sanikiluaq dépendent de beaucoup de produits de la mer et de sel de mer et il y en a beaucoup dans les îles Belcher qui ne survivraient pas dans de l'eau douce. Donc, s'il y a moins d'eau salée, ces espèces disparaîtront, et cela touchera mon alimentation, puisqu'avec moins d'eau salée, comme je l'ai dit, elles disparaîtront. Je l'ai déjà vu. En outre, la glace d'eau douce fond plus vite que la glace d'eau salée, donc cela touchera les mammifères marins dans notre région. Les deux choses qui nous inquiètent sont les coquillages et les animaux qui seront touchés par l'eau douce.

Le président : Peut-être que vous pourriez nous donner des exemples précis. Est-ce que les pétoncles seraient touchés, par exemple? Y a-t-il d'autres espèces comme cela? Pourriez-vous nous nommer certaines espèces?

M. Kattuk : Nous avons des pétoncles, des oursins, des concombres de mer, des moules et des coquillages. Ce sont ce genre de choses. Il y en a plus, mais j'ignore les noms anglais.

[Interprétation]

Le sénateur Adams : Lorsque nous nous sommes réunis en février, j'ai entendu votre exposé sur les ours polaires et sur l'incidence des changements climatiques sur ces ours-là. On nous dit que selon le gouvernement, le nombre d'ours polaires est en baisse, et les Américains, bien sûr, imposent un moratoire sur la chasse sportive aux ours polaires. Vous avez dit que dans votre région de Sanikiluaq, vous avez maintenant des ours polaires là où vous n'en aviez pas auparavant.

J'ai habité Kuujuaq, au Nunavik, pendant un certain temps. C'est situé au bord d'une rivière. L'eau douce a une incidence réelle sur le béluga. Le béluga jette sa peau chaque année, comme nous le savons. Nous savons que quand le béluga jette sa peau, il va dans l'eau douce. Je crois qu'il en a peur, puisque l'eau salée lui profite bien. Plus on a de l'eau douce au Nunavik et dans la baie d'Hudson, moins de bélugas il y aura à chasser. Ils migreront vers des eaux plus salées.

M. Kattuk : Pour ce qui est premièrement des ours polaires, on me dit que nous en avons de plus en plus dans notre région. Mon père m'a dit qu'il n'y avait pas d'ours polaires du tout dans les îles Belcher à l'époque de mes grands-parents et de mes parents. Mais vers la fin des années 1960, nous avons commencé à voir arriver dans notre région des ours polaires, et on nous a dit que les ours polaires deviendraient plus nombreux, mais qu'ils migreraient ailleurs. Donc, selon les connaissances traditionnelles, ils se déplacent d'un endroit à l'autre.

Quant aux Américains et leur interdiction de la chasse sportive aux ours polaires, oui, ils sont inquiets.

[English]

Senator Cochrane: Mr. MacDougall, regarding your organization, have you met with or are you in dialogue with any of the people on the border in Quebec in concerning the issues that you are concerned about? As you know, when you have a large group working together it is more effective than it is if it is one single entity.

Mr. MacDougall: Actually, Peter would probably be a better person to talk about that because he has actually been in conversation with Cree in some of those communities. Before he does I will just mention that we have been in touch with the Makivik Corporation, which represents the Inuit communities along that coast. In fact, Makivik sits often with our working group in discussion of these issues.

Mr. Kattuk: We have voiced our concern with the Inuit organizations or Cree organizations, but when it comes to the Quebec government or Hydro-Quebec, it is very typical because Hydro-Quebec has told us that they are not going outside of Quebec. We are from Nunavut. They are not to talk to us directly because we are not from Quebec. If we had concerns in the past, we have had to talk to the federal government. That is how we did it. The Government of Quebec would not talk to us.

Senator Cochrane: Have you tried to talk with the Minister of the Environment in Quebec?

Mr. Kattuk: We have tried that, but they do not want to talk to us. That is all I know so far. It is hard for us. It was hard for us when we had concerns about the environment when they started to build the Eastmain River diversion. It is hard for us. We have to talk with the federal government directly or talk with environmental panels from our perspective.

Senator Cochrane: Let me just try to be specific here on another issue. What impact of climate change on Canada's North do you consider to be the most important and the most in need of urgent attention?

Mr. Kattuk: I think we can witness what is happening now.

Senator Cochrane: What is the most important concern?

Mr. Kattuk: All I know is what I see. I see my environment almost every day, and I use it every day. I know what is happening over there. But technically I do not know what the effects are, why it is like that. I think the monitoring system placed down there will address our concerns. Like I said, I see it every day. I use it every day, and it is changing a lot. It is not the same anymore as it was when I was growing up 50 years ago.

Senator Cochrane: Is it the ice?

[Traduction]

Le sénateur Cochrane : Monsieur MacDougall, pour ce qui est de votre organisme, avez-vous rencontré ou avez-vous des échanges avec des gens à la frontière québécoise concernant les questions qui vous préoccupent? Comme vous le savez, l'union fait la force.

M. MacDougall : En fait, Peter serait sans doute mieux placé pour en parler, puisqu'il s'est entretenu avec des Cris dans quelques-unes de ces collectivités. Avant de lui céder la parole, je dirai simplement que nous avons communiqué avec la Société Makivik, qui représente les collectivités côtières inuites. La Société Makivik siège souvent avec notre groupe de travail lorsqu'on discute de ces questions.

M. Kattuk : Nous avons exprimé nos préoccupations auprès des organismes inuits ou cris, mais quand il s'agit du gouvernement du Québec ou d'Hydro-Québec, c'est tout à fait typique, puisque Hydro-Québec nous a dit qu'ils ne vont pas à l'extérieur du Québec. Nous sommes du Nunavut, ils ne nous parlent pas directement parce que nous ne sommes pas du Québec. Si nous avons eu des préoccupations dans le passé, il nous a fallu parler au gouvernement fédéral. C'est ainsi que nous l'avons fait. Le gouvernement du Québec a refusé de nous parler.

Le sénateur Cochrane : Avez-vous essayé de parler au ministre de l'Environnement du Québec?

M. Kattuk : Nous avons essayé, mais ils ne veulent pas nous parler. C'est tout ce que j'en sais jusqu'ici. C'est difficile pour nous. C'était difficile quand nous avions des inquiétudes concernant l'environnement au moment du lancement de la construction de la dérivation de la rivière Eastmain. C'est très dur. Nous devons exprimer directement notre point de vue au gouvernement fédéral ou aux commissions environnementales.

Le sénateur Cochrane : J'aimerais aller plus en détail sur un autre sujet. Quelles incidences du changement climatique dans le Nord canadien considérez-vous être les plus importantes, celles qui méritent une attention prioritaire?

M. Kattuk : Je pense que nous sommes témoins des changements déjà.

Le sénateur Cochrane : Quelles en sont les incidences les plus importantes?

M. Kattuk : Ma compréhension est basée sur ce que je vois autour de moi. Je vois mon environnement presque tous les jours, et je l'utilise tous les jours. Je sais ce qui se passe autour de moi. Mais je ne peux pas décrire les effets d'un point de vue technique ou les causes des changements observés. Je crois que le système de surveillance mis en service là-bas répondra à nos inquiétudes. Comme je vous ai dit, je vois les changements tous les jours. J'utilise mon environnement quotidiennement, et il est en train de changer beaucoup. Les conditions ne sont pas les mêmes que quand j'étais jeune, il y a 50 ans.

Le sénateur Cochrane : C'est la condition de la glace?

Mr. Kattuk: It is the weather. Like the fall starts late and spring starts early and it shortens the winter. In my area we used to have snow starting in September. Now maybe the end of October or the beginning of November it is starting to become winter. The warm weather is longer and that is why it is creating a shorter winter in my community. That is the change I have seen.

Senator Cochrane: Are your local people saying anything or are they worried and making other plans? What are the local people doing about this?

Mr. Kattuk: Well, that is why we created NTK so the people can address their concerns. The committee has been meeting. We are trying to do something about people's concerns, but we do not have direct say to the federal government. So we have to go through the committee.

Senator Hubley: In your presentation, Mr. MacDougall, you mentioned that you participated extensively in the public hearings leading up to this last major development on the La Grande complex. There would have been impact and environmental studies as part of that process.

I just want you to think about that. I am thinking that with the situation that we are finding ourselves in today regarding energy and the cost of energy that we are dealing with there is going to be a great deal of pressure to bring these projects to fruition. So I am sure that that is going to be something you are going to have to grapple with. I guess since it is very clear, at least to me, that this is having a major impact on the lifestyle and the environment of Aboriginal Peoples I am wondering at what point in this process are you pushed to legal action.

Mr. MacDougall: You make a good point, and we appreciate that there is going to be a thirst for electrical power, there is now, and there will be more so in the future. Hydroelectric power is a clean source of power. When we took our position before the review panel, they asked us, "What remedy are you seeking?" We replied that we are not trying to stop this project, even if we had a hope of doing so anyway. We did not make that submission to try to stop it, block it, or get an injunction. We did not even ask for compensation, which I think Hydro-Quebec probably thought was why we were in it.

All we asked for was a monitoring program of Hudson Bay to make sure that if there were any bad effects on the environment in Hudson Bay that it would send up a red flag and that maybe corrective measures could be taken to address those problems. That is what recommendation 34 indicates, that there should be a monitoring program run by all the affected territories, provinces and the federal government working together, sort of like what they have for the Great Lakes. It is not a new idea. We are just asking for that mechanism to be put in place and the monitoring to start. That is what recommendation 34 is.

M. Kattuk : C'est la température. L'automne commence plus tard et le printemps plus tôt, ce qui veut dire que l'hiver est plus court. Dans ma région, la neige commence généralement en septembre. Maintenant c'est plutôt à la fin octobre ou au début novembre que l'hiver commence. Le temps chaud dure plus longtemps, ce qui signifie que l'hiver est plus court chez nous maintenant. C'est le changement que j'ai constaté.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que les gens de votre milieu expriment des inquiétudes; prévoient-ils des changements à leurs activités? Comment réagissent les gens autour de vous?

M. Kattuk : C'est la raison pour laquelle nous avons établi le NTK : les gens peuvent maintenant exprimer leurs préoccupations. Le comité se réunit, et nous voulons réagir aux préoccupations exprimées, mais nous ne pouvons pas faire de représentation directement au gouvernement fédéral. Il faut passer par le comité.

Le sénateur Hubley : Monsieur MacDougall, vous avez mentionné dans votre exposé que vous avez beaucoup participé aux auditions publiques en prévision de l'aménagement du complexe La Grande. Le processus doit avoir compris des études sur les incidences environnementales et autres.

J'aimerais que vous réfléchissiez à cela. Dans la situation actuelle, où les coûts de l'énergie sont très élevés, les pressions seront énormes pour que ces projets puissent aller de l'avant. Je suis donc convaincu que vous allez devoir composer avec cela. Puisqu'il est évident, pour moi en tout cas, qu'il y a des incidences très fortes sur le mode de vie et l'environnement des peuples autochtones, je me demande à quelle étape du processus vous allez devoir recourir aux tribunaux.

M. MacDougall : Vous soulevez un bon point, et nous reconnaissons que la demande d'électricité est déjà forte et sera encore plus forte à l'avenir. L'hydroélectricité est une source d'énergie propre. Lorsque nous avons comparu devant la commission, on voulait savoir quel recours nous visions? Nous leur avons dit que nous ne voulions pas bloquer le projet, même si nous avions eu cette possibilité. Nous ne cherchions pas à bloquer le projet ou à obtenir une injonction. Nous ne demandions même pas de dédommagement, ce que Hydro-Québec croyait sans doute être notre objectif.

Nous avons simplement demandé un programme de surveillance afin de signaler toute incidence éventuelle sur l'environnement de la baie d'Hudson, dans l'espoir que des mesures correctives pourraient être mises en œuvre le cas échéant. La recommandation 34 indique en effet qu'il devrait y avoir un programme de surveillance sous la responsabilité conjointe des territoires et des provinces concernés et du gouvernement fédéral, un peu comme ce qui existe déjà dans la région des Grands Lacs. L'idée n'est pas nouvelle. Nous demandons simplement à ce que le mécanisme de surveillance soit établi et mis en œuvre. C'est l'objectif de la recommandation 34.

We have thought about legal, but that is expensive. Hydro-Quebec is moving so fast that it is probably better if we can use folks like yourself to see if you could get the ear of the Minister of Environment or whomever, and just see if they could move up the schedule for implementation of recommendation 34.

Senator Cowan: The people, essentially the Cree, who live along that coast would they not be adversely affected by this project? What can you tell us about any consultations that might have taken place between the Cree and Hydro-Quebec?

Mr. Kattuk: I do not want to speak for them, but in the past they were concerned. That is all I can say. I think economic compensation was something that they had to agree to. They are concerned. I have been talking with them. Our ideas were the same. They are opposed to the project, but the government will not listen even though both of us were concerned about the project. I really cannot talk for them, but I know they were against the project before.

Senator Cowan: I realize you do not represent them, and I can appreciate the delicacy of the situation, but traditionally, historically, I would assume that your people living on those islands and the people who lived along the coast would have a similar lifestyle. Whether you lived on the island or you lived on the mainland, your traditional ways of life would be similar, would they not?

Mr. Kattuk: In some ways, but I do not know how they live on the mainland: I know how I live on the islands. We have friends or we have relatives in some of those communities from Belcher Islands. I have a cousin in Chisasibi. I know there are some other people from Belcher Islands who have relatives there too.

With respect to your question, all I can say is that both of us will be affected but I do not really know how they use their environment and use the mammals or what they have for their diet.

Senator Adams: I have a supplementary to Senator Cowan's question.

In 1975, Makivik Corporation and the Cree completed an agreement with Hydro-Quebec. They agreed on compensation. They have come back to the government and Hydro-Quebec but cannot do anything because of the agreement.

The Cree were a little different from the people living in Sanikiluaq because the Cree do not hunt just whales in Hudson Bay; they hunt seals and whales. Mostly, the Cree have been compensated by hunting and trapping foxes and beavers and animals like that. They got the money to do it, while those in Nunavut do not.

Senator Robichaud: I think the point has been made that the Cree who were affected by these large projects have been involved in consultations with Hydro-Quebec and the province while you, from Nunavut, have not been involved in any way

Nous avons songé à des recours judiciaires, mais cela coûte cher. Hydro-Québec va de l'avant si rapidement qu'il vaut sans doute mieux que nous fassions des représentations à des gens comme vous, en espérant que vous pouvez convaincre le ministre de l'Environnement ou quiconque de mettre en œuvre la recommandation 34 dans un avenir plus rapproché.

Le sénateur Cowan : La population de la région côtière, surtout les Cris, ne subiraient-ils pas de conséquences négatives à cause de ce projet? Pourriez-vous nous parler des consultations éventuelles entre les Cris et Hydro-Québec

M. Kattuk : Je ne veux pas parler en leur nom, mais ils avaient certainement des préoccupations par le passé. C'est tout ce que je peux dire. Je crois qu'ils ont été obligés d'accepter l'indemnisation offerte. Ils sont inquiets. J'ai eu des discussions avec eux, et nous sommes sur la même longueur d'onde. Ils s'opposent au projet, mais le gouvernement ne va pas écouter, même si nos deux groupes ont des inquiétudes concernant le projet. Je ne peux vraiment pas parler en leur nom, mais je sais qu'ils ont déjà exprimé leur opposition au projet.

Le sénateur Cowan : Je sais bien que vous ne les représentez pas, et je suis conscient du fait que la situation est délicate. Cela dit, je tiens pour acquis que votre groupe, qui habitait les îles, et la population de la côte avaient traditionnellement et historiquement un mode de vie similaire. Les gens des îles et de la côte avaient le même mode de vie traditionnelle, n'est-ce pas?

M. Kattuk : À certains égards, oui, mais je ne suis pas familier avec le mode de vie des gens de la côte; je connais seulement nos traditions sur les îles. Nous avons des amis ou des parents qui sont partis des îles Belcher pour aller vivre dans certaines de ces collectivités. J'ai un cousin à Chisasibi. Je sais que d'autres familles des îles Belcher ont des parents là-bas.

En réponse à votre question, je dirais simplement que nos deux groupes seront affectés, mais je ne sais pas vraiment comment les gens de la côte utilisent leur environnement et les mammifères ou comment ils s'alimentent.

Le sénateur Adams : J'ai une question complémentaire à celle du sénateur Cowan.

En 1975, la société Makivik et les Cris ont conclu une entente avec Hydro-Québec. Ils se sont entendus sur les indemnités à verser. Ils ont fait de nouveau des représentations auprès du gouvernement et d'Hydro-Québec, mais ils ne peuvent rien obtenir en raison de l'entente qui existe.

Les Cris étaient quelque peu différents des habitants de Sanikiluaq : les Cris n'utilisent pas la baie d'Hudson seulement pour chasser des baleines, mais aussi des phoques. Les indemnités versées aux Cris visaient surtout à les dédommager de la perte des activités de chasse et de piégeage de renards, de castors et d'autres animaux semblables. Ils ont reçu une indemnisation, tandis que les habitants du Nunavut n'ont rien reçu.

Le sénateur Robichaud : Je pense qu'on a bien précisé que les Cris qui ont subi des incidences de mégaprojets ont pu participer à des consultations avec Hydro-Québec et la province; les gens du Nunavut, que vous représentez, n'ont pu participer

except for the consultations leading to the report that proposes recommendation 34, which has not been acted on. Would you answer rather than nod because it will not go on the record.

Mr. MacDougall: Yes. Exactly.

Senator Robichaud: Thank you.

The Chair: We do want to thank you, Peter, very much, and John. You have been very helpful and clarified many things for us. You can be sure that we will be reflecting on this and doing what we can. Thank you very much for coming.

The committee adjourned.

IQALUIT, Nunavut, Monday, June 2, 2008

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 1:07 p.m. to examine and report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. Topic: Arctic Study.

Senator Bill Rompkey (*Chair*) in the chair.

[Editor's Note: Some evidence was presented through an Inuktitut interpreter.]

[English]

The Chair: We will start and welcome our guests. We have Glenn Williams, who is a councillor from the City of Iqaluit. We heard from him in a previous incarnation in Ottawa as well. We have Lewis Gidzinski, from the Nunavut Association of Municipalities. Glenn Cousins is from the Nunavut Economic Forum. We understand Hal Timar is on his way from the airport, representing the Baffin Regional Chamber of Commerce.

We welcome you to our hearings. You all know what we are doing here. We would ask you to give us a presentation of roughly seven minutes each, and then we will have some questions for all of you, so that we can use the hour and a half that we have at our disposal.

Glenn Williams, Councillor, City of Iqaluit: Thank you, Mr. Chair and senators. On behalf of the city, the mayor and the council, we are pleased to welcome you to Iqaluit. We think it is appropriate for the Senate to come and visit us. It is an opportunity for you not only to see but to feel and to smell our city and our territory.

One of the biggest things for me when I go south and I step off the airplane is that I taste your air. One thing you can note when you get off the plane here is that you cannot taste our air.

que dans les consultations menant au rapport contenant la recommandation 34, qui n'a pas été mise en œuvre. Il faut que vous répondiez, puisque si vous dites oui de la tête, ce ne sera pas consigné dans le procès-verbal.

M. MacDougall : Oui. Exactement.

Le sénateur Robichaud : Merci.

Le président : Nous tenons à vous remercier beaucoup, Peter et John. Vous nous avez beaucoup aidés et vous avez précisé beaucoup de choses. Soyez assurés que nous allons réfléchir à ce que vous nous avez dit et nous allons faire ce que nous pouvons. Merci beaucoup d'être venus.

La séance est levée.

IQALUIT, Nunavut, le lundi 2 juin 2008

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 13 h 7, afin d'examiner, pour en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. Sujet : l'étude sur l'Arctique.

Le sénateur Bill Rompkey (*président*) occupe le fauteuil.

[Note de la rédaction : Certains témoignages sont présentés par l'intermédiaire d'un interprète inuktitut.]

[Traduction]

Le président : Nous allons commencer la séance en souhaitant la bienvenue à nos invités. Nous recevons Glenn Williams, conseiller à la Ville d'Iqaluit. Nous l'avons déjà entendu à Ottawa dans le cadre d'autres fonctions également. Nous avons aussi parmi nous Lewis Gidzinski, de l'Association des municipalités du Nunavut. Glenn Cousins, quant à lui, représente le Forum économique du Nunavut. Selon ce que nous avons compris, Hal Timar devrait arriver de l'aéroport; il représentera la Chambre de commerce de la région de Baffin.

Nous vous souhaitons la bienvenue à nos audiences. Vous savez tous ce que nous faisons ici. Nous demanderions à chacun de vous de nous faire un exposé d'environ sept minutes, après quoi nous vous poserons des questions. Ainsi, nous pourrions tirer profit de cette heure et demie qui est à notre disposition.

Glenn Williams, conseiller, Ville d'Iqaluit : Merci, monsieur le président et sénateurs. Au nom de la ville, du maire et du conseil, j'ai le plaisir de vous souhaiter la bienvenue à Iqaluit. Nous estimons qu'il est approprié que des membres du Sénat viennent nous rendre visite. C'est l'occasion pour vous non seulement de voir, mais également de sentir et de ressentir notre ville et notre territoire.

L'une des choses qui me frappent le plus, lorsque je me rends dans le Sud et que je descends de l'avion, c'est que je goûte votre air. Il y a une chose qu'il vous est possible de remarquer en sortant de l'avion, ici : vous ne pouvez goûter notre air.

I think too that it is also a good opportunity for you to experience our city, especially if you travel around, especially if you travel on our streets and our roads in our community.

The last time I went south I happened to read my contract on my Budget rental car, and the contract said that my insurance was invalid if I drove on a road that was not hard-surfaced, because the southern standard in Canada is that all the roads that you would drive around in your vehicle are hard-surfaced.

It would cost our city council \$500,000 per kilometre to pave our roads. To give you an example, if we wanted to pave 20 kilometres of roads, to pave our community, it would cost over \$10 million. That is just the paving. That is not the engineering, not the resurfacing and the construction of the road surface or those kinds of things — just the paving.

It is really good that you come up here and you see these things, because in Canada we have a standard. We have a standard in our country where, in our Constitution, all our regions are equal. You have equal rights on the West Coast, on the East Coast, but when you come to this coast we are behind. We are behind in a lot of ways. We are behind with our roads. We are behind with our infrastructure.

Today, I would like to bring up that one piece of infrastructure we are behind on here is a port or a harbour. This is directly related to the fishery, although it is not solely a fishery issue, but it is a significant issue for us. If I go to a small community in B.C. way out on the west coast of Vancouver Island, there is a harbour, there is a port. If I go to any coastal community on the East Coast of Canada there is a harbour, and there are some incredible ports. There is Sydney, Halifax, St. John's. The list goes on. Even Digby, Nova Scotia, has infrastructure.

Take a look at what we have for infrastructure in Iqaluit. We have a causeway that was built by the U.S. army in the 1940s or 1950s. It is run down, dilapidated. We are still using it. We resurfaced it and put a piece on the side of it, because we are trying to make do. We have challenges.

We have the third largest tide in the world. It is second to Bay of Fundy and Ungava Bay. Its maximum tide is over 10 metres — 10.8 metres at maximum tides, to be exact. We have ice, which many other places do not have. These are all challenges.

A marine facility here would be important to us in five areas. I will name them in no particular order.

The first one is sealift. All our buildings, all our vehicles, and a majority of our product and our produce, whether at Northmart store or wherever, come in on sealift; everything comes in on a ship. All our fuel, all the aviation fuel for the airport, all our heating fuel, all the fuel to generate our electricity here, all our mobile fuel, if you will, for vehicles, all of that comes in by sealift.

Je pense aussi qu'il s'agit là d'une bonne occasion pour vous de faire l'expérience de notre ville, spécialement si vous allez faire un tour, si vous vous promenez sur nos rues et nos chemins et dans notre communauté.

La dernière fois que je suis allé dans le Sud, j'ai lu le contrat de ma voiture de location Budget. Il stipulait que mon assurance n'était pas valide si je conduisais sur une route dénuée de revêtement rigide, car selon la norme dans le sud du Canada, toutes les routes sur lesquelles vous pourriez conduire ont une surface dure.

Il en coûterait 500 000 \$ le kilomètre à notre conseil municipal pour revêtir nos routes. Afin de vous donner un exemple, si nous voulions revêtir 20 kilomètres de route, soit l'équivalent de notre communauté, cela coûterait plus de 10 millions de dollars. Et il ne s'agit que du revêtement; c'est sans compter l'ingénierie, le resurfage, la construction de la surface de la route ou autres.

C'est très bien que vous puissiez venir ici et voir ces choses, car au Canada, nous avons une norme selon laquelle, en vertu de notre Constitution, toutes nos régions sont égales. Les droits sont équivalents sur la côte Ouest et sur la côte Est, mais lorsqu'il s'agit de cette côte-ci, nous restons derrière. Nous tirons de l'arrière à bien des égards, comme sur le plan de nos routes et de notre infrastructure.

Aujourd'hui, j'aimerais souligner que l'élément d'infrastructure pour lequel nous accusons un retard ici est un port. Cette question est directement reliée aux pêches, sans toutefois s'y restreindre, mais elle est importante pour nous. Si je vais dans une petite communauté de la Colombie-Britannique, très loin au large de la côte ouest de l'île de Vancouver, il y a un port. Si je me rends dans n'importe quelle collectivité côtière, sur la côte Est du Canada, il y aura un port; il y a même des ports incroyables. Il y a Sydney, Halifax, St. John's. La liste s'allonge. Même Digby, en Nouvelle-Écosse, a une infrastructure.

Voyez ce qui nous sert d'infrastructure à Iqaluit. Nous avons un pont-jetée construit par l'armée américaine dans les années 1940 ou 1950. Il est effondré, délabré. Nous continuons de l'utiliser. Nous en avons refait la surface et l'avons renforcé sur le côté, car nous tâchons de faire avec ce que nous avons. Nous avons des difficultés.

Nous avons le troisième marnage en importance dans le monde après la baie de Fundy et la baie d'Ungava. Sa marée maximale fait plus de 10 mètres — elle monte jusqu'à 10,8 mètres, pour être exact. Nous avons de la glace, contrairement à bien d'autres endroits. Tout cela représente des défis.

Une installation maritime ici serait importante dans cinq domaines, que je nommerai sans ordre particulier.

Le premier est le transport maritime. Toutes nos constructions, nos véhicules et la majorité de nos produits, que ce soit au magasin Northmart ou n'importe où ailleurs, arrivent par transport maritime, par bateau. Tout notre carburant, qu'il s'agisse de carburant d'aviation pour l'aéroport, de notre mazout domestique, ou du carburant qui sert à générer notre électricité ici, tout notre carburant mobile, si vous voulez, qui sert aux véhicules, arrive par transport maritime.

The second way is that we get resupplied with fuel vessels. These fuel vessels tie off. They lay a line in the water that they pump all the fuel through as it floats across the surface and goes to a land station to where it is hooked up to solid pipes. Every year in the territory we have significant leakage or loss of petroleum products.

The third area that we have is the Coast Guard. The Coast Guard does crew changes out of here because of our airport. How do they get from the ship to there? With a helicopter. Not all vessels that come into our port have helicopters; in fact, probably the only ships that come in that have helicopters are the Coast Guard ones.

About three years ago the military was in here doing manoeuvres, and as part of the manoeuvre they scrambled and they had to get all the troops aboard the vessels and deployed to Cumberland Sound, to Pangnirtung. It was like Laurel and Hardy. A 20-mile-an-hour wind was blowing out of the south, and there was about a two- or three-foot sea running, blowing right here in the harbour. They had to wait until the high tide so that the little boats, the hunters' boats, could transport the military personnel from the dock to the ship. Then they got them out there. It was getting dark. It was blowing around. The guys had all of their kit — their packs, their rifles, all that stuff. They pulled up beside a war vessel that had rope ladders thrown over the side, and these guys had to scramble up with everything to get aboard their vessel. It certainly was not reflective of a country like Canada. It looked a lot more like an evacuation from a Third World country. That is lack of infrastructure.

Another area is cruise ships. Every year there is an increase in the number of cruise vessels that come through the Arctic, and it is an economic opportunity for us. But where do they go to resupply? They go to Nuuk, or they have to sail all the way back down to St. John's. We miss opportunities.

I find it interesting that the Port of St. John's actually has a cruise ship commission because the cruise ships in the harbour of St. John's generate a little over \$10 million a year, just for their economy. We are missing out on that.

The last or the fifth area that a port would contribute in our community is to do with the fishery. You are hearing a lot about the fishery. In fact, if you read the *Nunatsiq News* you see that our fishery is foremost in a lot of people's minds.

We have a very difficult time diversifying our fishery. We are limited to very large vessels that have the capacity to carry enough fuel, enough supplies and enough catch to make it economically viable. The Canadian government does not allow the Canadian shipping vessels that fish in our waters to off-load in other countries, like Greenland. Therefore, there is a requirement for

L'autre solution est le réapprovisionnement au moyen de navires à carburant. Ces navires s'arriment. Ils installent dans l'eau une conduite d'alimentation qui sert à pomper tout le carburant. Cette conduite flotte à la surface et se rend à une station terrestre, où elle est raccordée à des stéréoducs. Chaque année, sur le territoire, nous avons d'importantes fuites ou pertes de produits pétroliers.

Le troisième domaine est celui de la Garde côtière. Celle-ci effectue des rotations d'équipage à partir d'ici en raison de notre aéroport. Comment le personnel se rend-il du bateau jusque-là? En hélicoptère. Mais ce ne sont pas tous les navires qui entrent dans notre port qui ont des hélicoptères; en fait, il est probable que les seuls bateaux qui arrivent avec des hélicoptères soient ceux de la Garde côtière.

Il y a environ trois ans, l'armée était ici, à effectuer des manoeuvres dans le cadre desquelles on grimpait et où il fallait embarquer toutes les troupes dans les navires pour ensuite les déployer dans la baie Cumberland, à Pangnirtung. C'était comme un épisode de Laurel et Hardy. Un vent de 20 milles à l'heure venant du Sud soufflait jusqu'ici, dans le port, et il y avait environ deux à trois pieds d'eau de mer. On a dû attendre la marée haute pour que les petits bateaux, les bateaux de pêcheurs, puissent transporter le personnel militaire du quai au bateau. On les a emmenés alors qu'il commençait à faire noir. Le vent soufflait. Ces types avaient tout leur équipement — bagages, carabines, et cetera. Ils se sont arrêtés à côté d'un vaisseau de guerre, sur le flanc duquel on avait jeté des échelles de corde, et ces types devaient grimper avec tout leur arsenal pour monter à bord de leur bateau. Ce n'était certainement pas représentatif d'un pays comme le Canada. Cela évoquait davantage une évacuation d'un pays du tiers monde. Il y a là une absence d'infrastructure.

L'autre domaine est celui des bateaux de croisière. Chaque année, le nombre de vaisseaux de croisière qui passent par l'Arctique augmente, et il s'agit là d'un débouché économique pour nous. Mais où vont-ils se réapprovisionner? À Nuuk, ou encore, ils doivent redescendre en faisant tout le trajet jusqu'à St. John's. Nous ratons des occasions.

Je trouve intéressant que le port de St. John's ait une commission des navires de croisière, car dans ce port, les bateaux de croisière génèrent un peu plus de 10 millions de dollars par année, uniquement pour l'économie de l'endroit. Nous passons à côté de cette occasion.

Le cinquième et dernier domaine où un port apporterait une contribution dans notre communauté est en lien avec le secteur des pêches. Vous entendez beaucoup parler des pêches. En fait, si vous lisez le *Nunatsiq News*, vous verrez que le secteur halieutique est une priorité pour beaucoup de gens.

Nous avons bien du mal à diversifier notre industrie des pêches. Nous sommes limités à de très grands navires qui peuvent transporter suffisamment de carburant, de marchandises et de prises pour rendre cette activité économiquement viable. Le gouvernement canadien ne permet pas aux navires d'expédition canadiens qui pêchent dans nos eaux de débarquer leurs

those vessels to sail all the way back down to Southern Canada to off-load and to resupply. We could do that here if we had the facilities.

We have airplanes flying out of here empty. Most of our air freight is one way. Our fresh food and everything comes in, and then airplanes fly out of here empty.

We could also diversify into smaller vessels. Because we do not have the infrastructure to refuel and resupply, it is very difficult to have 65-foot vessels fishing in our offshore, which is commonplace on the other two coasts of Canada.

Those are the ways that infrastructure could help here. In the last few years, it became a priority with our city council to identify those needs. Because of these reasons, we see a marine facility as an economic opportunity for our community. We see it as a real requirement for our region. It is not just for our community of Iqaluit but also for our region, because it would affect the fishery all up and down the East Coast. It would affect the cruise ship lines that are coming and going and visiting our smaller communities where there is lots of spinoff. It is a regional incentive or idea.

In the 1980s the federal government put together a report, and at that time they figured it would cost about \$10 million. We just looked at that again, and we estimate that it would cost between \$50 million and \$70 million now to put in a marine facility at this point.

We worked with the Government of Nunavut. We took some funding and looked into things like how we would administer a port and what our requirements would be for establishing a port. We looked at the environmental assessment and the regulatory process. We have done all of that in a report on our facility. We sent it to the federal government. It got a lot of interest, especially with the newly elected Conservative government. It was also a commitment from the Conservative government, when they first got elected, to do more in the Arctic.

We were directed to the Minister of Defence. We had assumed initially that we would probably go the Minister of Transportation or the Minister of Fisheries and Oceans to look for a port, but we were directed to go to the Minister of Defence.

The Chair: By whom?

Mr. Williams: By advice that was coming down through the government. We did not have direct contact with the federal government, but through our contacts at the Government of Nunavut we were directed. Actually, the mayor and I had a

chargements dans d'autres pays, comme au Groenland. Par conséquent, ces navires sont tenus de refaire tout le chemin en redescendant vers le sud du Canada afin de décharger leurs cargaisons et de se réapprovisionner. Nous pourrions le faire ici, si nous avions les installations nécessaires.

Nous avons des avions qui repartent d'ici sans chargement. La majorité de notre fret aérien est à sens unique. Nos aliments frais et tout le reste arrivent ici, puis les avions repartent vides.

Nous pourrions aussi diversifier notre économie dans les plus petits navires. Puisque nous n'avons pas l'infrastructure nécessaire pour faire le plein et nous réapprovisionner, il est très difficile d'avoir des embarcations de 65 pieds qui pêchent au large de nos côtes, ce qui est chose commune sur les deux autres côtes du Canada.

Voilà donc de quelles façons cette infrastructure pourrait être utile ici. Ces dernières années, il est devenu prioritaire pour notre conseil municipal de définir ces besoins. Pour toutes ces raisons, nous considérons une installation maritime comme une possibilité économique pour notre communauté. Nous la voyons comme une réelle nécessité pour notre région. Il ne s'agit pas seulement de notre communauté d'Iqaluit, mais aussi de notre région, car cela aurait un impact pour le secteur des pêches de haut en bas de la côte Est. Cela aurait une incidence pour les compagnies de navigation de croisière qui vont et viennent, et qui visitent nos petites communautés en produisant ainsi beaucoup de retombées. Il s'agit d'un incitatif régional, d'une idée régionale.

Dans les années 1980, le gouvernement fédéral avait préparé un rapport, et à l'époque, on avait supposé qu'une installation maritime coûterait une dizaine de millions de dollars. Nous avons simplement revu ce rapport, et nous évaluons qu'il en coûterait entre 50 et 70 millions de dollars aujourd'hui pour mettre en place une telle installation.

Nous avons collaboré avec le gouvernement du Nunavut. Nous avons utilisé un certain financement et évalué certains aspects comme la manière dont nous administrerions un port et ce que seraient nos exigences pour l'établissement de ce dernier. Nous avons examiné l'évaluation environnementale et le processus réglementaire. Nous avons fait tout cela dans le cadre d'un rapport sur notre installation, que nous avons envoyé au gouvernement fédéral. Il a obtenu beaucoup d'intérêt, particulièrement de la part du gouvernement conservateur nouvellement élu. C'était également un engagement du gouvernement conservateur, quand il avait été élu pour la première fois, de faire davantage dans l'Arctique.

On nous a adressés au ministre de la Défense. À l'origine, nous avions présumé devoir nous adresser au ministre des Transports ou à celui des Pêches et des Océans pour examiner la question d'un port, mais nous avons été dirigés vers le ministre de la Défense.

Le président : Par qui?

M. Williams : Par un avis qui venait d'en haut du gouvernement. Nous n'avons pas eu de communication directe avec le gouvernement fédéral, mais par l'entremise de nos contacts au gouvernement du Nunavut, on nous a ainsi dirigés. En fait, le

meeting with the Minister of Defence at the time. He indicated to us that he would make a decision as to where he would put the facility in the Arctic.

Of course, we know that that went to Nanisivik, which is very interesting because Nanisivik is now abandoned. Nobody lives there anymore. I do not know what they are doing for a source of power. Maybe they will keep the old fuel tanks there instead of tearing them down; we do not really know, but there is a facility there. There are three caissons that a ship can tie to. It is also the point where the transfer of freight goes to the Coast Guard from the commercial, to go into a place called Kuujuaq.

Kuujuaq is the only community in Nunavut that still does not get sealift, except it does get support from the Canadian Coast Guard because they transfer all their freight at the Nanisivik dock and put it on a Coast Guard vessel and they take it in. That is just to give you some idea.

Right now we are still in need, if not even greater need, for a port or for a facility to be able to improve the way we handle products coming in and out in the areas that we have identified. It would also identify to northerners that we are similar to or were treated in a fashion similar to communities in Southern Canada, because right now there really is a feeling that we are not being treated the same.

Lewis Gidzinski, Infrastructure Research Manager, Nunavut Association of Municipalities: Mr. Chair, senators and panel members, I would like to thank the committee for the opportunity to appear today.

I want to give some background first. As you may know, the purpose of the Nunavut Association of Municipalities, NAM, is to be an advocate to ensure that community-based government concerns are respected and protected at all times.

I have been a resident here in Iqaluit for seven years, and my role in NAM is to perform infrastructure research and planning on behalf of all 25 communities. Their long-term plans involve all dimensions of community plans, including environment issues, infrastructure issues, economic development issues, health issues, et cetera. I also work closely with Community and Government Services on the infrastructure advisory committee on behalf of all 25 communities. I have had the opportunity to visit all 25 communities and consult with the councils of the 25 communities.

Some of the issues I want to put forward were mentioned by my colleagues this morning and by Councillor Glenn, so I will only briefly go over those. However, I have three issues that no one else has identified.

maire et moi-même avons eu un entretien avec le ministre de la Défense à l'époque. Il nous a indiqué qu'il prendrait une décision quant à l'endroit où il mettrait en place l'installation dans l'Arctique.

Bien sûr, nous savons que l'installation est allée à Nanisivik, ce qui est fort intéressant, car Nanisivik est maintenant abandonnée. Il n'y a plus personne qui y vit. J'ignore ce qu'on utilise comme source d'électricité. Peut-être gardera-t-on là-bas les vieux réservoirs de carburant au lieu de les démolir; nous ne le savons pas vraiment, mais il y a une installation là-bas. Il y a trois caissons auxquels peuvent s'amarrer les navires. C'est également le point de transfert où le fret passe des navires commerciaux à la Garde côtière, pour aller dans un endroit appelé Kuujuaq.

Kuujuaq est la seule communauté du Nunavut qui ne bénéficie toujours pas d'un transport maritime, sauf qu'elle obtient un soutien de la Garde côtière canadienne, car on transfère tout le fret qui lui est destiné au quai de Nanisivik, on le met sur un navire de la Garde côtière, puis on en assure la livraison. Je dis cela seulement pour vous donner une idée.

En ce moment, nous sommes encore dans le besoin, sinon dans la nécessité plus grande encore, d'avoir un port ou une installation qui nous permettrait d'améliorer notre méthode de manutention des produits qui entrent et qui sortent dans les régions que nous avons précisées. Cela montrerait également aux gens du Nord que nous recevons un traitement similaire à celui des communautés du Sud du Canada, car en ce moment, on a réellement le sentiment de ne pas être traités de la même manière.

Lewis Gidzinski, gestionnaire de recherche sur les infrastructures, Association des municipalités du Nunavut : Monsieur le président, honorables sénateurs et membres du comité, j'aimerais vous remercier de me donner cette occasion de comparaître aujourd'hui.

J'aimerais d'abord vous mettre en contexte. Comme vous le savez peut-être, l'objectif de l'Association des municipalités du Nunavut, ou AMN, est d'agir comme défenseur pour veiller à ce que les préoccupations des gouvernements communautaires soient respectées et protégées en tout temps.

Je demeure ici, à Iqaluit, depuis sept ans, et mon rôle à l'AMN consiste à effectuer de la recherche et de la planification relative à l'infrastructure pour l'ensemble des 25 communautés. Leurs plans à long terme portent sur toutes les dimensions propres aux plans communautaires, y compris les questions liées à l'environnement, à l'infrastructure, au développement économique, à la santé, et cetera. Je collabore également étroitement avec les Services communautaires et gouvernementaux en siégeant au comité consultatif sur l'infrastructure communautaire, au nom de toutes les 25 communautés. J'ai eu l'occasion de visiter la totalité de celles-ci et de consulter leurs conseils respectifs.

Certaines des questions que je souhaite souligner ont été mentionnées ce matin par mes collègues ainsi que par le conseiller Glenn, alors je me contenterai de les aborder brièvement. Quoi qu'il en soit, j'aimerais parler de trois sujets dont personne d'autre n'a traité.

As you have identified in the Beaufort Sea priority and the partnership for the Beaufort Sea, Nunavut has an extensive coastline, 45,000 kilometres. It runs all along the Arctic Ocean. As you have heard, 24 of our 25 communities are coastal communities; yet, as Councillor Williams mentioned, we will have one deepwater port, which is 30 minutes away from the nearest community by road, when you can get to it by road, and we will have one local harbour. There are no roads connecting Nunavut with the rest of Canada. Water transportation is vital to us. It is also used for hunting and harvesting.

We are excited about the opportunity for communities to participate in the subsequent phases of what was put out in the Oceans Action Plan, which should broaden the geographic scope of oceans management to include the Eastern Arctic.

Our communities possess a great deal of knowledge. For better planning in the communities, specifically related to marine facilities, we have to consider other activities — the mining and exploration activities. If we want to deal with a truly integrated oceans management approach, then we have to involve the communities.

NAM is working jointly with the Nunavut Economic Developers Association and other organizations, as well as with the Government of Nunavut, to promote this integrated planning approach, and we look forward to being a participant in the integration of a coastal management approach that is called for in the Oceans Act, to provide that community-level input into an integrated, comprehensive system and not a fragmented one. *Qujannamiik*. Thank you.

Glenn Cousins, Executive Director, Nunavut Economic Forum: Good afternoon and welcome, Mr. Chair and senators, to Iqaluit and to Nunavut. As you know, I am the Executive Director for the Nunavut Economic Forum, which in our world of many acronyms is commonly referred to as the NEF. We use a lot of acronyms in Nunavut. I hope you have a glossary of terms with you.

The NEF first emerged in 1998 to identify and share information in order to support strategic planning for economic development activity in Nunavut. The initial members included representatives from the territorial and federal governments and Nunavut Tunngavik, which, as you know, is a land claims organization. These agencies, along with our member organizations, continue to provide resources to support the operation of the NEF, which is essentially a small secretariat to support the activities that are the roles of the NEF.

I was kind of chuckling when I picked up my emails after coming back from a short vacation. I sent an email back to the clerk who was wondering why my staff had not responded while I was away. The fact is I am the only staff member there, which is typical of many of the small organizations that have economic development roles in Nunavut.

Comme vous l'avez précisé dans le cadre de la priorité relative à la mer de Beaufort et du partenariat pour la mer de Beaufort, le littoral du Nunavut est très long. Il fait 45 000 kilomètres et longe l'océan Arctique. Comme on vous l'a déjà dit, 24 de nos 25 communautés sont côtières. Pourtant, comme l'a indiqué le conseiller Williams, nous n'aurons qu'un port en eaux profondes à 30 minutes de route de la communauté la plus proche, quand il est possible de s'y rendre par la voie routière, ainsi qu'un port local. Aucune route ne relie le Nunavut au reste du Canada. Le transport maritime est vital pour nous. On y recourt également pour la chasse et les récoltes.

Nous sommes enchantés de l'occasion, pour les communautés, de participer aux phases subséquentes de la stratégie prévue dans le Plan d'action pour les océans, qui devrait élargir la portée géographique de la gestion des océans pour inclure l'Arctique de l'Est.

Nos communautés possèdent énormément de connaissances. Pour une meilleure planification dans les communautés, spécialement en ce qui a trait aux installations maritimes, nous devons considérer d'autres activités — des activités de prospection et d'exploitation minières. Si nous voulons adopter une approche de gestion des océans véritablement intégrée, il nous faut impliquer les communautés.

L'AMN travaille conjointement avec la Nunavut Economic Developers Association et autres organisations, de même qu'avec le gouvernement du Nunavut, afin de promouvoir cette stratégie de planification intégrée, et il nous tarde de participer à l'intégration d'une approche de gestion côtière qui est prévue dans la Loi sur les océans afin d'assurer cet apport communautaire dans un système intégré, global et non fragmenté. *Qujannamiik*. Merci.

Glenn Cousins, directeur général, Forum économique du Nunavut : Bonjour et bienvenue, monsieur le président et honorables sénateurs, à Iqaluit et au Nunavut. Comme vous le savez, je suis directeur général du Forum économique du Nunavut, qui, dans notre monde où les acronymes sont légion, est communément appelé le FEN. Au Nunavut, nous utilisons beaucoup d'acronymes. J'espère que vous avez apporté un glossaire.

Le FEN a d'abord vu le jour en 1998 afin de relever et d'échanger des renseignements pour appuyer la planification stratégique visant les activités de développement économique au Nunavut. Les membres d'origine comprenaient des représentants des gouvernements territorial et fédéral, ainsi que le Nunavut Tunngavik qui, comme vous le savez, est un organisme de revendications territoriales. Ces organismes, tout comme les organisations membres, continuent de fournir des ressources pour appuyer la gestion du FEN, qui est essentiellement un petit secrétariat appuyant les activités dont se charge le FEN.

J'ai quelque peu rigolé en lisant mon courrier électronique au retour de brèves vacances. J'ai répondu par courriel au greffier qui se demandait pourquoi mon personnel n'avait pas répondu en mon absence. Le fait est que je suis le seul employé là-bas, ce qui est typique d'un bon nombre de petites organisations qui jouent des rôles de développement économique au Nunavut.

Currently the NEF has close to 30 member organizations that are key players in the development of the Nunavut economy. The primary focus is for members to collaborate in the implementation of the Nunavut Economic Development Strategy, each within their own area of activity and expertise.

Released in 2003, the strategy is a comprehensive, modern and open approach to development and is unique in Canada. Subtitled "Building the Foundation for our Future," it takes a broad view of economic development, identifying issues related to the land, people and communities, in addition to more traditional economic concerns.

The strategy has a 10-year time frame, establishing priorities for Nunavut to address the territory's economic challenges. The recommendations aim to effect change in one of four areas: our land, our people, our community economies, and the territorial economy.

The strategy identifies a viable, sustainable commercial fishery as one of the primary sectors for development, but as you are no doubt aware, there are a number of obstacles limiting Nunavut's ability to fully develop the potential of the fishery. I am sure that as you conduct your hearings in Nunavut you will hear a great deal about dissatisfaction with quota allocations, lack of infrastructure to support commercial fishery and other marine activities — as Glenn Williams has already described — and sovereignty issues and environmental concerns related to climate change and resource development. All of these are important and many are currently hot button topics, as you know.

One topic that I have not seen mentioned in the recent transcripts that may be overshadowed by more immediate concerns is the need for ongoing investments in science that is foundational to the development of a viable, sustainable commercial fishery in Canada's North. I am not a technical expert in this area, but I understand there is a significant information gap in fish stock assessments, which could lead to increased quotas and the diversification of commercially viable species.

Over the past four years, the Department of Indian and Northern Affairs Canada, in partnership with the Government of Nunavut Department of Economic Development and Transportation, has provided funds for fishery science to the Strategic Investments in Northern Economic Development Program, commonly referred to as SINED. This SINED program is scheduled to terminate in March 2009, and the NEF is advocating for its renewal. Preliminary discussions have been held with INAC and other stakeholders regarding the need to renew this program and to develop a new investment plan that will guide investments under the new program. Through this process, INAC, the Government of Nunavut and industry have

Actuellement, le FEN compte près de 30 organisations membres qui jouent un rôle clé dans le développement de l'économie du Nunavut. Il vise principalement à ce que les membres collaborent à la mise en œuvre de la Stratégie de développement économique du Nunavut, chacun dans son propre domaine d'activité et d'expertise.

Lancée en 2003, la stratégie est une approche au développement globale, moderne et ouverte qui est unique au Canada. Cette stratégie, qui porte le sous-titre de « Building the Foundation for our Future », ou « Jeter les bases de notre avenir », fait une interprétation élargie de notre développement économique en cernant des questions liées au territoire, à la population et aux communautés, en plus des préoccupations économiques davantage traditionnelles.

La stratégie est assortie d'un délai de dix ans et établit des priorités pour que le Nunavut s'attaque aux défis économiques du territoire. Les recommandations visent à apporter des changements dans l'un des quatre domaines suivants : notre territoire, notre population, les économies de nos communautés et l'économie territoriale.

La stratégie définit la pêche commerciale viable et durable comme l'un des principaux secteurs de développement, mais comme vous le savez assurément, un certain nombre d'obstacles limitent la capacité du Nunavut de développer pleinement le potentiel du secteur des pêches. Je suis sûr qu'à mesure que vous tiendrez vos audiences au Nunavut, vous entendrez beaucoup parler de l'insatisfaction par rapport à l'allocation des quotas, à l'absence d'infrastructure pour appuyer la pêche commerciale et autres activités maritimes — ainsi que Glenn Williams l'a déjà exposé —, aux questions de souveraineté, aux préoccupations environnementales liées aux changements climatiques et enfin, au développement des ressources. Tous ces éléments sont importants, et bon nombre d'entre eux sont des sujets brûlants, comme vous le savez.

Une question que je n'ai pas vu mentionnée dans les récentes transcriptions, et qui pourrait être éclipsée par des préoccupations plus immédiates, est le besoin d'investissements continus dans la science, ce qui est fondamental pour le développement d'un secteur halieutique viable et durable dans le Nord du Canada. Je ne suis pas un expert dans ce domaine, mais je comprends qu'il y a un manque important de renseignements en matière d'évaluation des stocks de poisson, qui pourrait entraîner des quotas accrus et la diversification d'espèces viables sur le plan commercial.

Au cours des quatre dernières années, le ministère des Affaires indiennes et du Nord Canadien, en partenariat avec le ministère du Développement économique et des Transports du gouvernement du Nunavut, a octroyé des fonds pour les sciences halieutiques dans le programme Investissements stratégiques dans le développement économique du Nord, aussi appelé ISDEN. Ce programme est censé prendre fin en mars 2009, et le FEN réclame son renouvellement. Des discussions préliminaires ont eu lieu avec AINC et autres intervenants en ce qui a trait à la nécessité de renouveler ce programme et de mettre au point un nouveau plan d'investissement qui guidera les investissements dans le cadre du nouveau programme. Par ce processus, AINC, le

all identified fishery science as a remaining gap, and they specifically recognize a need to increase and expand the scientific knowledge base of species with commercial potential and to invest with other partners in fisheries infrastructure to increase capacity and competitiveness.

Through the SINED program, INAC and other stakeholders are attempting to meet a range of needs in areas such as geoscience, fisheries, cultural industries, community economic development, and so on. However, this program, even with anticipated renewal, is not adequate to cover all investment requirements. Funds must be allocated from other sources, and partnerships must be established to ensure that the knowledge gaps are closed. Certainly the Department of Fisheries and Oceans is an obvious partner in addressing these gaps.

The need for more and better science will only increase as climate change affects stock movements and health and world demand for the resource increases. This is especially true for the frontier areas of the fishery, such as in Nunavut's adjacent waters where new stocks may be available but must be harvested in a sustainable manner. As recently as this morning, CBC News carried a story regarding a call in the United States for a moratorium on expansion of commercial fishing in the Arctic Ocean until there is a better understanding of the ecosystem. While this may only impact the Western Arctic Coast at this time, it is probably a hint of things to come to the Eastern Arctic in the foreseeable future.

From a federal perspective, it is clear that investment in fishery science, infrastructure, and fair quota allocations support the current northern strategy, which includes economic and social development as a priority. It is important that through the Northern Strategy, investments in Nunavut's economic development are not viewed as handouts to a fiscally challenged territory but as investments in the future of Canada as a whole, which includes the needs and aspirations of the North and northerners. These requests for additional funds, for additional funding renewal of programs, should be viewed in that context.

I am sure that the committee has been well briefed on many topics, including some background on the witnesses here. However, I brought along a few copies of some of our key documents for your further reference. I understand that there are some rules that the committee operates under in relation to Canada's official languages, but unfortunately we tend to release our publications in the primary languages of Nunavut, English and Inuktitut, and have limited resources for translation into French. I ask the committee to consider it allowable for individual

gouvernement du Nunavut et l'industrie ont tous défini les sciences halieutiques comme une lacune qui demeure, et ont précisément reconnu la nécessité d'élargir la base de connaissances scientifiques relativement aux espèces qui présentent un potentiel commercial, ainsi que le besoin d'investir, avec d'autres partenaires, dans l'infrastructure des pêches pour accroître la capacité et la compétitivité.

Au moyen du programme ISDEN, AINC et d'autres intervenants tentent de répondre à un ensemble de besoins dans des domaines comme les sciences de la terre, les pêches, les industries culturelles, le développement économique communautaire, et cetera. Toutefois, ce programme, même avec son renouvellement anticipé, n'est pas adéquat pour satisfaire à toutes les exigences en matière d'investissements. Des fonds doivent être alloués par d'autres sources, et des partenariats doivent être établis pour veiller à combler les lacunes en matière de connaissances. Il est certain que le ministère des Pêches et des Océans est un partenaire évident pour remédier à ces lacunes.

Le besoin d'avoir une plus grande quantité et une meilleure qualité de données scientifiques ne fera que s'accroître à mesure que les changements climatiques auront un impact sur les mouvements et la santé des stocks, et que la demande mondiale pour la ressource augmentera. C'est particulièrement vrai dans les zones de pêche frontalières comme les eaux adjacentes du Nunavut, où de nouveaux stocks pourraient être disponibles mais devraient être pêchés de manière durable. Pas plus tard que ce matin, à CBC News, on parlait d'une histoire concernant l'appel, aux États-Unis, à un moratoire sur l'expansion de la pêche commerciale dans l'océan Arctique jusqu'à ce qu'on ait une meilleure compréhension de l'écosystème. Bien que cela puisse seulement avoir un impact sur la côte Ouest de l'Arctique pour le moment, c'est probablement un indice de choses à venir dans un avenir prévisible dans l'Est de l'Arctique.

Du point de vue fédéral, il est clair que l'investissement dans les sciences halieutiques et dans l'infrastructure ainsi qu'une allocation équitable des quotas vont dans le sens de la stratégie actuelle pour le Nord, qui comprend le développement économique et social en tant que priorité. Il est important que, par l'entremise de la Stratégie pour le Nord, les investissements dans le développement économique du Nunavut ne soient pas considérés comme des aumônes versées à un territoire aux prises avec des difficultés financières, mais comme des investissements dans l'avenir du Canada en entier, qui tiennent compte des besoins et aspirations du Nord et de ses habitants. Ces demandes visant des fonds additionnels et d'autres renouvellements du financement des programmes devraient être considérées dans ce contexte.

Je suis certain que le comité a été bien informé sur de nombreux sujets, dont le bagage des témoins ici présents. Toutefois, j'ai apporté avec moi quelques copies de l'un de nos documents clés, à titre de référence. Je comprends que ce comité est assujéti à certaines règles de fonctionnement relativement aux langues officielles du Canada, mais malheureusement, nous avons tendance à faire paraître nos publications dans les langues principales du Nunavut, soit l'anglais et l'inuktitut, et nous disposons de ressources limitées pour ce qui est de les

members to pick up these documents at their discretion, and we will make every effort to make them, or their updates, available in French in the future. These documents are also available on our website at www.nunavuteconomicforum.ca.

In closing, on behalf of the members and board of directors of the Nunavut Economic Forum, I thank you for the opportunity to participate in these hearings, and I look forward to any questions that you may have for me this afternoon.

The Chair: Is there an agreement that we table the documents as is? Yes, there is agreement? Fine. Thank you very much.

Senator Robichaud: Yes, because the nods are not recorded.

The Chair: Thank you very much.

Hal Timar, Executive Director, Baffin Regional Chamber of Commerce: Thank you, Mr. Chair and members of the Senate committee, for the opportunity to say a few words here today. Those of you who know me know I am using the term "few" very loosely.

I apologize, both for my lateness and my appearance, because I literally just got off an airplane and rushed right over. If you do not believe me you can see my luggage is still in the car. I hope my bacon hangs in there. I have frozen chicken in there. It better last.

I am here representing the Baffin Regional Chamber of Commerce and by extension the Baffin business community. My comments are from the business point of view of things.

I want to start by saying that we understand your difficult role here. You have to support industries and the requirements of regions across multiple jurisdictions, and it is often a no-win situation. As a member of the Department of Fisheries and Oceans, DFO, addressed in an article in *Nunatsiaq News*, you are used to being burned on a regular basis no matter what you decide, and I appreciate how difficult this process is.

It is always great to see key government people coming to Nunavut to see and hear for themselves some of the issues we are facing here and the impact your decisions and support have on the lives of all the Nunavummiut. It is difficult to obtain support from southern people usually because in most cases they just simply do not understand what is happening up here.

Hopefully you will have the opportunity to get out and look around the communities you visit from different angles. As you look around, you might notice we recently had that great northern residents deduction increased, and it was very welcome, but it is not enough. We still have a long way to go before the cost of getting to Nunavut, which is well over \$1,500 a ticket, is offset, let alone our \$13 bags of milk. While you are not here specifically

traduire en français. Je demande au comité de considérer acceptable que des membres prennent ces documents à leur discrétion, et nous ferons tout notre possible à l'avenir pour les rendre disponibles, eux ou leur version mise à jour, en français. On pourra également trouver ces documents sur notre site web au www.nunavuteconomicforum.ca.

En conclusion, au nom des membres et du conseil d'administration du Forum économique du Nunavut, je vous remercie de m'avoir accordé l'occasion de participer à ces audiences, et je suis impatient d'entendre toute question que vous pourriez vouloir me poser cet après-midi.

Le président : Tout le monde est d'accord pour que nous déposions le document tel quel? Oui? Très bien. Merci beaucoup.

Le sénateur Robichaud : Oui, car les hochements de tête ne sont pas enregistrés.

Le président : Merci beaucoup.

Hal Timar, directeur général, Chambre de commerce de la région de Baffin : Merci, monsieur le président et membres du comité sénatorial, de me permettre de dire quelques mots aujourd'hui. Ceux d'entre vous qui me connaissent savent que j'utilise le terme « quelques » de façon très libérale.

Toutes mes excuses, tant pour mon retard que pour mon apparition, car je viens littéralement de sortir de l'avion pour me précipiter ici. Si vous ne me croyez pas, vous devriez voir mes bagages qui sont encore dans l'automobile. J'espère que mon bacon tiendra bon. J'ai du poulet congelé là-dedans. Ce serait préférable qu'il soit encore bon.

Je suis ici à titre de représentant de la Chambre de commerce de la région de Baffin et, par extension, du milieu des affaires de Baffin. Je ferai mes remarques du point de vue des affaires.

J'aimerais commencer par dire que nous comprenons le rôle difficile que vous jouez ici. Vous avez à appuyer les industries et à satisfaire aux exigences des régions sous de multiples instances, et c'est souvent une situation sans issue. Comme un fonctionnaire du ministère des Pêches et des Océans, du MPO, l'a déclaré dans un article paru dans le *Nunatsiaq News*, vous avez l'habitude d'être régulièrement la cible de critiques, peu importe ce que vous déciderez, et je comprends à quel point ce processus est difficile.

Il est toujours formidable de voir des acteurs clés du gouvernement venir au Nunavut pour constater et entendre parler eux-mêmes de certains des problèmes auxquels nous faisons face ici, ainsi que des impacts qu'ont vos décisions et votre appui sur les vies de tous les Nunavummiut. Il est difficile d'obtenir un soutien des gens du Sud, habituellement parce que la plupart du temps, ils ne comprennent tout simplement pas ce qui se passe ici.

J'espère que vous aurez l'occasion d'aller faire un tour et d'examiner les communautés que vous visiterez sous différents angles. Tandis que vous ferez un tel examen, vous pourrez noter que récemment, nous avons obtenu cette augmentation de l'excellente déduction d'impôt pour les habitants des régions éloignées, et qu'elle a été accueillie très favorablement; mais ce n'est pas suffisant. Il nous reste encore beaucoup de chemin à

for that, what we need from you always, from all the senators and from everybody, is your support on these issues and other issues at every opportunity.

From our side, a couple of key things underlie our other issues. Northern sovereignty is a major issue right now, and it is a concern on many fronts. The Inuit are the basis of the Canadian claim to the Arctic. To date there have been many declarations and a few gestures from the federal government to that end. Many of those gestures, so far, have been unfulfilled or have replaced existing programs that have been reworked and sometimes upgraded. However, real support, serious support, must begin happening now. If Canada wants to continue to assert its claim to northern sovereignty it must support us at every opportunity to develop a northern economy. This should be consistent across all departments and should be a priority.

Regarding fishery activities, you are probably hearing a lot about it, I am guessing, but just on the issue of quotas. From my understanding, the quotas were put in place both to manage the stock and to help develop the industry in Canada. All changes in quotas should be done with that in mind: development and the support of an industry without negatively impacting the stock.

The awarding of quotas directly to Nunavut would surely cause as much of an outcry in the Atlantic as you are hearing here these past few days. The industry in Nunavut is new and growing. It is one of the economic pillars of the economy and a key component if the territory is to become self-reliant. Its growth is at a critical stage and must be supported by the federal government. At the very least it should not be hindered.

When adjacency is an issue, all adjacent parties should be given the right to participate. A reasonable solution would be to give all parties the opportunity to make their case for the quotas and have a fair evaluation of the potential impacts to the regional fishing industries. That said, if all things are equal, the development of the northern economy should be the priority, given the limited number of opportunities available to northern residents.

Allowing the transfer of quotas between organizations and the suggestion to purchase quotas from other holders for fishing only serves to create a commodities market and does not support the growth of a fishing industry, which I once again only assume the quota system was originally intended to do.

In general marine activities, the need for major improvements to the infrastructure is a concern as it would in turn support many businesses throughout the region and territory. I use the term

faire avant que le prix pour aller au Nunavut, bien supérieur à 1 500 \$ le billet, soit réduit, sans parler de nos sacs de lait à 13 \$. Bien que vous ne soyez pas ici pour ce sujet en particulier, ce dont nous avons toujours besoin de la part de tous les sénateurs et de tout le monde, c'est de votre soutien en ce qui concerne ces questions et d'autres questions chaque fois que c'est possible.

Pour notre part, quelques éléments essentiels sous-tendent les autres questions qui nous concernent. La souveraineté dans le Nord est un enjeu crucial en ce moment, et elle constitue une préoccupation à bien des égards. Les Inuits sont à la base de la revendication canadienne sur l'Arctique. Jusqu'à maintenant, il y a eu beaucoup de déclarations mais bien peu d'actions à cet égard de la part du gouvernement fédéral. Jusqu'ici, nombre de ces mesures ne se sont pas concrétisées ou ont remplacé les programmes existants qui ont été remaniés et parfois améliorés. Toutefois, un soutien réel et sérieux doit commencer à devenir réalité dès maintenant. Si le Canada souhaite continuer à revendiquer sa souveraineté sur l'Arctique, il doit nous appuyer chaque fois qu'il en a l'occasion afin de développer une économie dans le Nord. Cela devrait être une constante et une priorité dans tous les ministères.

En ce qui concerne les activités de pêche, vous en entendez beaucoup parler, je présume, mais simplement sous l'angle des quotas. D'après ce que j'ai compris, les quotas ont été mis en place tant pour gérer les stocks que pour contribuer à développer l'industrie au Canada. Tout changement des quotas devrait être effectué en gardant cela à l'esprit : il s'agit de développer et de soutenir l'industrie sans nuire aux stocks.

L'attribution de quotas directement au Nunavut soulèverait certainement un tollé important dans l'Atlantique, comme vous l'avez entendu ici ces derniers jours. L'industrie au Nunavut est nouvelle et en expansion. Elle constitue l'un des piliers économiques de l'économie ainsi qu'une composante essentielle si le territoire devait devenir autonome. Elle est à un stade critique de sa croissance, et doit être appuyée par le gouvernement fédéral. À tout le moins, elle ne devrait pas être entravée.

Lorsqu'il est question de contiguïté, toutes les parties adjacentes devraient avoir le droit de participer. Une solution raisonnable serait de donner à toutes les parties l'occasion de faire valoir leur point de vue sur les quotas et d'avoir une juste évaluation des impacts potentiels pour les industries halieutiques régionales. Cela dit, le développement de l'économie dans le Nord devrait être la priorité, compte tenu du nombre limité de débouchés qui s'offrent aux habitants du Nord.

L'autorisation de transférer des quotas entre les organisations ainsi que la suggestion d'acheter des quotas à d'autres détenteurs de permis de pêche sert uniquement à créer un marché des produits et n'appuie pas la croissance d'une industrie de la pêche, ce qui, encore une fois, j'en déduis simplement, était initialement l'objet du système de quotas.

Sur le plan des activités maritimes en général, le besoin d'améliorations majeures de l'infrastructure est une préoccupation, car cela aurait pour effet d'appuyer bien des

“improvement” cautiously, as the creation of an infrastructure might be more appropriate.

As the Baffin Regional Chamber of Commerce, I can only speak on behalf of our region. I am sure that if you travel to the other regions you will hear something similar but distinctly different suggestions.

It is a great disappointment that Nunavut remains the only province or territory in Canada not to benefit from federal investment and port facilities up to now. Small craft harbour investment, while welcomed, is on the horizon and not nearly sufficient, assuming that it sees the light of day. The recent announcement regarding the facility in Nanisivik is also a nice step but of little practical value to Nunavummiut. That facility will just support the needs of military and a few others. I have also been told that the DFO owns the fuel tanks, and I was wondering what the plans are for them if in fact the DFO does own them.

Nunavut, and our region in particular, needs DFO's support, and others', to develop a port facility in Iqaluit. Supporting the fishing, tourism and other sectors of the economy, among other things, this facility would help to offset the high freight costs that all northerners bear, as well as to create a more efficient distribution network throughout the Baffin region. Small craft harbours are needed to support an inland fishery industry, tourism and other sectors as well.

Once again, you are confronted with trying to take limited funds and meet the needs of jurisdictions across Canada, but hopefully some of that will see the light of day in Nunavut.

Regarding climate change or global warming, there are many impacts and issues, but I would just like to address one point, the opening of the Northwest Passage. There are already plans underway by foreign interests to take advantage of this opening in anticipation of year-round shipping lanes, for instance, into Hudson Bay. This is creating another gateway. What is being done to prepare for this? The federal government needs to officially recognize the gateway that is now being created and apply the gateway funding that is already in existence to the Northwest Passage. In particular, we need to identify roles for Inuit and business and the monitoring and management of this gateway. It is coming. It is almost here, in fact, and we need to begin to make preparations today.

About the Coast Guard, I am not very familiar with all of their activities, but I am curious about one thing. In the past, one of their roles was to help work as an icebreaker, to help bring in the first sealift and open up the sea routes. Given global warming, that role may change. This year they are even saying that the

entreprises partout dans la région et sur le territoire. J'utilise le terme « améliorations » avec précaution, puisque la création d'une infrastructure pourrait être plus indiquée.

En tant que représentant de la Chambre de commerce de la région de Baffin, je peux seulement me prononcer au nom de notre région. Je suis certain que si vous voyagez dans les autres régions, vous entendrez quelque chose de semblable, mais des propositions nettement différentes.

C'est source d'une grande déception que le Nunavut demeure la seule province ou territoire au Canada à ne pas encore bénéficier d'un investissement du fédéral ni d'installations portuaires. Un investissement dans les ports pour petits bateaux, bien qu'il soit le bienvenu, est à l'horizon, mais il est loin de suffire, en supposant qu'il voie jamais le jour. La récente annonce au sujet de l'installation à Nanisivik est également une mesure positive, mais elle revêt peu de valeur sur le plan pratique pour les Nunavummiut. Cette installation répondra simplement aux besoins des militaires et de quelques autres. On m'a également dit que le MPO était propriétaire des réservoirs de carburant, et je me demandais quels étaient les plans en ce qui les concerne, si le MPO en est effectivement propriétaire.

Le Nunavut, et notre région en particulier, a besoin du soutien du MPO et d'autres intervenants pour la mise en place d'une installation portuaire à Iqaluit. En appuyant la pêche, le tourisme et d'autres secteurs de l'économie, notamment, cette installation aiderait à réduire les coûts de fret élevés que tous les gens du Nord doivent assumer, et contribuerait également à créer un réseau de distribution plus efficace partout dans la région de Baffin. Les ports pour petits bateaux sont également nécessaires pour soutenir une industrie de pêche en eaux intérieures, le tourisme et d'autres secteurs également.

Encore une fois, vous vous retrouvez à essayer d'utiliser des fonds limités pour répondre aux besoins des autorités compétentes de partout au Canada, mais il est à espérer qu'une partie de ces mesures verront le jour au Nunavut.

En ce qui concerne les changements climatiques, ou le réchauffement planétaire, il y a beaucoup d'impacts et de problèmes, mais j'aimerais traiter d'un seul point, soit l'ouverture du passage du Nord-Ouest. Des plans sont déjà en cours d'élaboration par des intérêts étrangers pour ce qui est de profiter de cette ouverture en prévision d'une voie maritime ouverte toute l'année vers la baie d'Hudson, par exemple. Cela crée une autre porte d'entrée. Mais que fait-on pour s'y préparer? Le gouvernement fédéral doit officiellement reconnaître cette entrée qui est maintenant créée et appliquer au passage du Nord-Ouest les crédits en faveur de la porte d'entrée qui existent déjà. En particulier, nous devons établir des rôles pour les Inuits et les entreprises et assurer la surveillance et la gestion de cette porte d'entrée. Cela s'en vient. C'est presque déjà là, en fait, et nous devons commencer à faire des préparatifs dès aujourd'hui.

En ce qui concerne la Garde côtière, je ne connais pas très bien toutes leurs activités, mais une chose m'intrigue. Par le passé, l'un de ses rôles était de contribuer à briser la glace pour aider à faire entrer le premier transport maritime et ouvrir la route maritime. Compte tenu du réchauffement planétaire, ce rôle pourrait

Coast Guard may not be needed at all. What will be done with the extra time or the extra capacity? As those discussions go forward, what roles can they fill to possibly help business and the North in general?

That is all I have for now, but if you would give me a few minutes I can probably come up with more.

The Chair: Just for clarification, what do you mean by gateway?

Mr. Timar: There is funding for the gateways into Canada. That is the western seaboard; I am not sure whether the Detroit-Windsor corridor also falls under that gateway funding. There is specific funding for gateways. If we could recognize the Northwest Passage as a gateway, it could also have access to that funding.

The Chair: There is no gateway on the Atlantic, although Halifax would —

Mr. Timar: Does the Atlantic qualify under the gateway program?

Senator Cowan: A \$2.1-million fund was set up for gateways and corridors in Budget 2007, but I do not believe that the procedures have been set out. Halifax or Halifax-Saint John, St. John's, Sydney, would qualify under that program. It is not specific to any one region.

The Chair: No.

Senator Cowan: There is a specific fund for the Pacific Gateway.

Senator Cowan: The rest of it is just corridors and gateways.

Mr. Timar: However, you have to be recognized as a gateway in order to get that funding.

Senator Cowan: Yes. I do not think it has been defined yet exactly how that will work.

The Chair: On the question of the northern residents deduction. I have some familiarization with that because I was in the House of Commons when that was approved, and it went back before 1985. Michael Wilson, in 1985, applied it to everybody north of 60, and some communities south of 60. It was then around \$5,000. It has been increased to \$6,000. If you add inflation from 1985 you can see where it is going or not going.

Mr. Timar: Nowhere near.

The Chair: Maybe it is good to have that on the record for future reference.

Mr. Timar: Yes.

changer. Cette année, on dit même que la Garde côtière pourrait être inutile. Que fera-t-on du temps et de la capacité supplémentaires? À mesure que ces discussions avancent, quels rôles pourront-ils assumer pour possiblement aider les entreprises et le Nord en général?

Voilà tout ce que j'avais à dire pour l'instant, mais si vous m'accordiez quelques minutes, je pourrais probablement vous en dire plus.

Le président : À des fins de précision, qu'entendez-vous par « porte d'entrée »?

M. Timar : Il existe un financement pour les portes d'entrée au Canada. Cela concerne le littoral occidental; je ne suis pas certain que le corridor Detroit-Windsor est également visé par ce financement pour les portes d'entrée. Il y a un fonds particulier pour ces dernières. Si nous pouvions reconnaître le passage du Nord-Ouest en tant que porte d'entrée, il devrait également y avoir accès.

Le président : Il n'y a pas de porte d'entrée sur la côte atlantique, bien qu'Halifax pourrait...

M. Timar : La côte Atlantique est-elle admissible au programme de porte d'entrée?

Le sénateur Cowan : Un financement de 2,1 millions de dollars a été prévu pour les portes d'entrée et corridors dans le budget de 2007, mais je ne pense pas que les procédures aient été établies. Halifax ou Halifax-Saint John, St. John's, Sydney, seraient admissibles au programme. Celui-ci n'est pas propre à une région en particulier.

Le président : Non.

Le sénateur Cowan : Il y a un fonds particulier pour la porte d'entrée du Pacifique.

Le sénateur Cowan : Le reste du financement concerne simplement les corridors et les portes d'entrée.

M. Timar : Néanmoins, une porte d'entrée doit être reconnue comme telle pour que ce financement soit accordé.

Le sénateur Cowan : Oui. Selon moi, on n'a pas encore défini exactement comment cela fonctionnera.

Le président : En ce qui concerne la déduction d'impôt pour les habitants du Nord, je connais quelque peu la question, car j'étais à la Chambre des communes lorsque cette mesure a été approuvée, et cela remontait à avant 1985. Cette année-là, Michael Wilson l'avait appliquée à tout le monde au nord du 60° et à certaines communautés au sud du 60°. À l'époque, le montant tournait autour de 5 000 \$. Il a été augmenté à 6 000 \$. Si vous y ajoutez l'inflation depuis 1985, vous pouvez voir où cela s'en va ou ne s'en va pas.

M. Timar : On est loin du compte.

Le président : Peut-être serait-ce une bonne chose que de l'inscrire au compte rendu pour référence ultérieure.

M. Timar : Oui.

The Chair: If I can usurp my own time here, I will ask another question. I have a question about the port. Mr. Williams, have you considered at all a public-private relationship? Is there any room for the private sector to get involved in building a deepwater port?

Mr. Williams: We have looked at it, and we found minimal uptake or minimal interest in the investment of public funds. Is it fully explored or fully fleshed out? No, it is not. However, the reality is that a port here is not open all year round. A port facility here would be substantially limited. So as far as the return on an investment, I guess the best example is that we do not even have local developers developing our properties for housing. We do not even have property developers doing that here. That is actually done by the city on a cost-recovery basis so that we can keep our price of housing at least equal to or lower than what it costs in Vancouver or Calgary or some other place in Southern Canada where the price is off the scale. The opportunities for investment are a problem with respect to timing and scale. It is not an area we see holding a lot of potential, from a city perspective.

Senator Cochrane: Mr. Cousins, you mentioned the need for investment in science. Just give us a sense of the extent of science taking place here at this time now. Does it tend to focus on fish stocks, or does it tend to focus on climate change? What are the knowledge gaps that you see now?

Mr. Cousins: I will preface my response by saying I am not an expert in these areas. Certainly in planning for investments or future investments in that area, over the last approximately four years through the existing programs that I am involved with, there has been about \$400,000 to \$500,000 invested in fish stock assessments. There have also been investments in developing marketing programs and so on. On the science side, investment has been shy of \$500,000 on fish stock assessments, and that is for turbot and char primarily. However, I am aware of nothing related directly to climate change.

Senator Cochrane: Where would you like to see this go now? Where is there a gap right now for science?

Mr. Cousins: Well, the amount of information available on fish stocks in the zones 0A and 0B off Baffin Island, between Baffin Island and Greenland basically, is quite limited. A few years ago some fairly modest investments in science on turbot resulted in significantly increased quotas in the more northerly fishing zones, but industry experts are telling me that there are other exploratory fisheries and other stocks besides turbot and shrimp, and also that we need to identify new locations for stocks.

Le président : Si je puis gruger un peu de mon propre temps, ici, je vais poser une autre question. J'ai une interrogation au sujet du port. Monsieur Williams, avez-vous jamais envisagé un partenariat public-privé? Y a-t-il une possibilité que le secteur privé prenne part à la construction d'un port en eau profonde?

M. Williams : Nous avons examiné la question, et nous avons constaté un intérêt minime pour ce qui est d'investir des fonds publics. A-t-on exploré la question dans ses moindres détails? Non. Quoi qu'il en soit, la réalité est qu'ici, un port n'est pas ouvert toute l'année. Une installation portuaire serait très limitée. Donc, en ce qui concerne le rendement d'investissement, je pense que l'exemple qui illustre le mieux la situation, c'est le fait que nous n'avons même pas de promoteurs locaux qui aménagent nos propriétés à des fins de logement. Nous n'avons même pas de promoteurs immobiliers qui font cela, ici. C'est une activité dont la ville se charge, en fait, selon le principe de recouvrement des coûts, de sorte que nous puissions au moins garder nos prix du logement égaux ou inférieurs à ce qu'il en coûte à Vancouver ou à Calgary, ou ailleurs dans le Sud du Canada où les logements sont hors de prix. Les occasions d'investissement posent problème sur les plans des délais et de l'échelle. Du point de vue de la ville, ce n'est pas un domaine qui recèle beaucoup de potentiel.

Le sénateur Cochrane : Monsieur Cousins, vous avez mentionné le besoin d'un investissement dans les sciences. Donnez-nous simplement une idée de l'étendue des recherches scientifiques qu'on effectue en ce moment. Tendent-elles à être axées sur les stocks de poissons, ou encore sur les changements climatiques? Quelles sont les lacunes en matière de connaissances que vous constatez actuellement?

M. Cousins : Je vous répondrai d'abord en signalant que je ne suis pas un expert dans ces domaines. Mais à cet égard, il est certain qu'au chapitre de la planification d'investissements ou des futurs investissements, au cours des quatre dernières années environ, et par l'entremise des programmes existants auxquels je participe, environ 400 000 \$ à 500 000 \$ ont été investis dans des évaluations de stocks de poissons. Il y a également eu des investissements dans la mise au point de programmes de commercialisation, et cetera. Sur le plan des sciences, 500 000 \$ d'investissement manquaient pour ce qui est des évaluations des stocks de poissons, et cela vaut principalement pour le flétan noir et l'omble chevalier. Toutefois, je ne suis au courant de rien qui ait un lien direct avec les changements climatiques.

Le sénateur Cochrane : Quelle direction voudriez-vous que cela prenne maintenant? Où y a-t-il des lacunes en ce moment sur le plan des sciences?

M. Cousins : Eh bien, la quantité d'information disponible sur les stocks de poissons dans les zones 0A et 0B au large de l'île de Baffin, entre l'île de Baffin et le Groenland, essentiellement, est assez restreinte. Il y a quelques années, de très modestes investissements en matière de sciences relatives au flétan noir ont entraîné une nette augmentation des quotas dans les zones de pêche plus au nord, mais les experts de l'industrie me disent qu'il y a d'autres pêches exploratoires et d'autres stocks en dehors du flétan noir et de la crevette, et que nous devons trouver de nouvelles zones pour les stocks de poissons.

Mr. Williams: This afternoon you will have the Nunavut Wildlife Management Board before you, which is actually a funding agency for research and for science. You will be able to get all of the details and answers to any questions you have on science from the NWMB.

Senator Cochrane: That is good to hear. Science is important.

Senator Hubley: Mr. Gidzinski, does the Nunavut Association of Municipalities represent both Iqaluit and Nanisivik?

Mr. Gidzinski: Iqaluit is part of our association. Nanisivik is not a community; it is a facility.

Senator Hubley: I guess that leads to my question, because certainly the witnesses we have heard have overwhelmingly supported Iqaluit over Nanisivik for the positioning of that deepwater port. Was the decision strictly to support military interests, do you think? Is that really the reason?

Mr. Gidzinski: To my understanding, yes, the reason was to support the military. I suspect, although I do not have proof, that that is why the City of Iqaluit's proposal went forward to DND rather than to DFO or to the other departments. I do not know for sure.

In representing all municipalities, I am an advocate not only for Iqaluit's having a deepwater port but also for Rankin Inlet and Kitikmeot as well.

Mr. Williams: Nanisivik is no longer there. There is no longer a community in Nanisivik. All the facilities and everything that was there was taken down, dismantled and put underground. There is nothing in Nanisivik now. What is down at the facility is a dock. There are three caissons and a tank farm. One reason for Nanisivik's being selected is that there was no capital expenditure in developing a facility. That facility was already there and it was being dismantled. They just had to stop the process of tearing it down, put it back and restore it, and the government took over.

I lived in Arctic Bay for 15 years. I know what happened at White Pass in the Yukon. White Pass is where they used to off-load the lead and zinc ore, or the lead and zinc ore concentrate, from the trucks to the train. When the City of Whitehorse took over that facility there was a multi-million dollar reclamation that had to be done because of the spilled concentrate in the transfer area. I can tell you that there was, at times, between three to four feet of concentrate that was on the ground underneath the conveyor belt from the storage facility to the dock. I would be very interested if the government has not taken over responsibility for the cleanup of that site, because I do not know whether it was reclaimed or whether it was restored. By the lack of decommissioning or the government's taking over that facility, they may have inherited assets that they did not anticipate inheriting.

M. Williams : Cet après-midi, votre comité recevra le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut, qui est en fait un organisme de financement pour la recherche et la science. Le CGRFN pourra vous donner toutes les précisions et les réponses à n'importe quelle question que vous pourriez avoir sur les sciences.

Le sénateur Cochrane : C'est une bonne nouvelle. La science est importante.

Le sénateur Hubley : Monsieur Gidzinski, l'Association des municipalités du Nunavut représente-t-elle Iqaluit et Nanisivik?

M. Gidzinski : Iqaluit fait partie de notre association. Nanisivik n'est pas une communauté; c'est une installation.

Le sénateur Hubley : Je pense que cela m'amène à poser ma question, car il est certain que les témoins que nous avons entendus étaient massivement en faveur d'Iqaluit plutôt que Nanisivik pour le positionnement de ce port en eau profonde. A-t-on strictement décidé d'aller dans le sens des intérêts militaires, d'après vous? Est-ce réellement la raison?

M. Gidzinski : D'après ce que j'ai compris, oui; cette décision est due au fait qu'on voulait appuyer les forces armées. J'ai l'impression, bien que je n'en aie pas la preuve, que c'est pour cela que la proposition de la ville d'Iqaluit a été renvoyée au MDN plutôt qu'au MPO ou aux autres ministères. Mais je n'en suis pas certain.

À titre de représentant de toutes les municipalités, je préconise que non seulement Iqaluit ait un port en eau profonde, mais que Rankin Inlet et Kitikmeot en aient un aussi.

M. Williams : Nanisivik n'est plus là. Il n'y a plus de communauté là-bas. Toutes les installations et tout ce qui était là-bas a été défait, démantelé et mis sous terre. Il n'y a rien à Nanisivik en ce moment. Tout ce qu'on trouve à cette installation, c'est un quai. Il y a trois caissons et un parc de stockage. Nanisivik a été choisi notamment parce que mettre en place une installation là-bas n'impliquait aucune dépense en capital. Cette installation était déjà là, et on procédait à son démantèlement. On n'a eu qu'à arrêter le processus de démolition, à la remettre en place et à la restaurer, et le gouvernement l'a prise en charge.

J'ai vécu à Arctic Bay pendant 15 ans. Je sais ce qui est arrivé à White Pass, au Yukon. C'est à White Pass qu'on déchargeait autrefois le minerai ou le concentré de minerai de plomb et de zinc des camions jusque dans le train. Au moment de la prise en charge de cette installation par la ville de Whitehorse, une remise en état de plusieurs millions de dollars devait être effectuée en raison du concentré qui s'était répandu dans la zone de transfert. Je peux vous dire qu'il y avait parfois de trois à quatre pieds de concentré sur le sol, au-dessous du convoyeur à bande allant de l'installation d'entreposage au quai. Je serais bien curieux de savoir si le gouvernement a pris la responsabilité de nettoyer ce site, car j'ignore s'il a été remis en état ou restauré. Compte tenu de l'absence de déclassement ou de la prise en charge de cette installation par le gouvernement, on a peut-être hérité d'avoirs auxquels on ne s'attendait pas.

Senator Robichaud: Picking up on what you just said, do you expect that in Nanisivik they might find the same residue on the ground over there? Would it cost more to sanitize that site than to reorganize it?

Mr. Williams: I am not an expert in the area. All I have are my observations of when they first put the conveyor belt in. For the first two years it was there it did not have a cover. And there were times where the concentrate was transported during windy periods, and a substantial amount of concentrate was blown off the conveyor belt. It was recovered with the buckets of front-end loaders from underneath the conveyor belt, to give you some idea of the level of contamination. I do not know what restoration or cleanup was done. I have not been back to the facility since it was decommissioned. I just point out that it is an interesting situation, because a similar experience took place in the Yukon with the same type of concentration, lead zinc, that was being transferred from trucks from Farrow mine to the trains that were in downtown Whitehorse at the train station, and when that whole area was reclaimed it took a substantial amount of resources and investment to reclaim the area and get rid of the concentrate that was there from the handling process that took place at that time.

I am just pointing out that it is possible, I guess, for some contamination to still be there. The last time I saw that area the contamination was still there, but I have not been back since the cleanup.

Senator Robichaud: Actually, we saw pictures of the site yesterday. You said there are only tanks and the three docks. We also saw a pile of junk on the site over there that has not yet been removed.

There is talk of building huge icebreakers for sovereignty reasons and for all kinds of reasons. Now, if you had the power to make decisions as to how you would set your priorities for the North, taking into consideration the communities, how would the icebreakers figure in there? Maybe that is an unfair question.

Mr. Williams: I am probably not the witness you should speak to in regards to the Coast Guard.

I mentioned that I lived in Arctic Bay for about 15 years. I was there when shipping first started to come through Admiralty Inlet and Strathcona Sound for early shipping. I am intimately familiar with what it is like to have the Coast Guard vessel go by you in deteriorating ice in the spring at about five to six knots. It is a very stimulating experience. It is also a very expensive experience. The Coast Guard totally denied that it was their vessel because the guys got the date wrong as to claiming some equipment and things that were lost and those type of things.

I know that the Coast Guard is working on their contribution or their assistance to communities, especially with search and rescues, but the amount of assistance that is given to hunters or to people that are out on the land is not to the same extent as the support that is given to commercial operations or to bigger vessels.

Le sénateur Robichaud : En ce qui concerne ce que vous venez de dire, vous attendez-vous à ce qu'à Nanisivik, on puisse trouver le même résidu sur le sol? Serait-il plus coûteux d'assainir le site que de le réorganiser?

M. Williams : Je ne suis pas un spécialiste dans le domaine. Je n'ai que ce que j'ai observé au moment où l'on a mis en place le convoyeur à bande. Les deux premières années, il n'y avait rien pour le couvrir. Parfois, le concentré était transporté durant des périodes venteuses, et une importante quantité était emportée du convoyeur à bande. On le récupérait en-dessous du convoyeur au moyen de bennes de chargeurs frontaux, pour vous donner une idée du niveau de contamination. J'ignore quelle restauration ou quel nettoyage a été effectué. Je ne suis pas retourné à l'installation depuis son déclassement. Je souligne simplement que c'est une situation intéressante, car une expérience similaire a eu lieu au Yukon avec le même type de concentré de plomb et de zinc, qui était transféré des camions en provenance de la mine Farrow dans les trains qui se trouvaient à la gare, dans le centre-ville de Whitehorse. Lorsque toute cette zone a été restaurée, il a fallu une quantité considérable de ressources et d'investissements pour remettre en état la zone et se débarrasser du concentré qui s'y trouvait depuis le processus de manutention qui avait eu lieu à l'époque.

Je souligne simplement qu'il est possible, à mon avis, qu'une certaine contamination demeure sur les lieux. La dernière fois que j'ai vu cette zone, c'était le cas, mais je n'y suis pas retourné depuis le nettoyage.

Le sénateur Robichaud : En fait, nous avons vu des images du site, hier. Vous avez dit qu'il y avait seulement des réservoirs et les trois quais. Nous avons également vu un tas de ferraille qui n'avait pas encore été enlevé du site.

On parle de construire d'énormes brise-glaces pour des motifs de souveraineté et toutes sortes d'autres raisons. Maintenant, si vous aviez le pouvoir de prendre des décisions quant à la manière dont vous établiriez vos priorités pour le Nord, en tenant compte des communautés, comment les brise-glaces seraient-ils inclus là-dedans? Peut-être est-ce une question injuste.

M. Williams : Je ne suis probablement pas le témoin auquel vous devriez vous adresser au sujet de la Garde côtière.

J'ai dit avoir vécu à Arctic Bay pendant une quinzaine d'années. J'étais là lorsqu'on a commencé à passer par l'inlet de l'Amirauté de la baie Strathcona pour les expéditions hâtives. Je sais très bien à quoi cela ressemble d'avoir un navire de la Garde côtière qui passe à côté de vous en détruisant la glace jusqu'à cinq ou six nœuds environ, au printemps. C'est une expérience très stimulante, mais aussi très coûteuse. La Garde côtière a totalement nié qu'il s'agissait de son navire, car les types s'étaient trompés de date pour ce qui est de réclamer de l'équipement, des affaires qui avaient été perdues et autres choses du genre.

Je sais que la Garde côtière travaille à son assistance aux communautés, spécialement sur le plan des missions de recherche et de sauvetage, mais on apporte moins d'aide aux chasseurs ou aux gens sur le territoire qu'aux opérations commerciales ou à de grands navires.

I would also point out that in Nunavut, for hunters, the largest capital investment is your boat. Your other investments are your snow machine, your kamatik, your rifle, maybe your camp; but he largest capital investment that a hunter makes is for his boat, and it is the one that is the most at risk of being lost in weather. Every year a number of boats are lost in our communities due to inclement weather and bad storms.

There is a real community spirit to work together to pull our boats out. The hamlet loaders are down on the beach dragging boats up, and we are trying to help each other. A lack of infrastructure really does threaten and jeopardize the largest investment that a hunter has.

Senator Robichaud: Would anybody else like to comment?

Mr. Timar: My concern is the level of investment it will take to make those icebreakers and to what end. I would like a clear answer. What will you do with those icebreakers? Because if the intent of those icebreakers is to further open up or to patrol the Northwest Passage, that is just not a good enough answer. If they are going to do that and going to use that as a shipping lane, then, first of all, it needs to be recognized as a gateway and we have to take steps to protect that gateway. The people of Nunavut have to be part of the process of determining how that gateway will be used, what the potential impacts are right down to the community level. They are building these icebreakers, and I would be curious to know what they plan to do with them and how that will affect everybody.

The Chair: Maybe we should be clear what we are talking about, because there is a replacement announced for the *Louis S. St-Laurent*.

Mr. Timar: Yes.

The Chair: That is the only icebreaker replacement, but there are four to six other ships designed for the navy that will break, at least, or ice-strengthen, but whether they can operate in heavy ice is another question. Those are to be naval vessels, as we understand it.

Mr. Timar: Right.

My understanding — and I may be wrong — is that the icebreaker they are planning to rebuild would have a bigger capacity and would be able to do that kind of patrolling. It would not be the first time that the military did support for non-military purposes either. If the military is planning those icebreakers, again, to what end is it? Is it purely for naval exercises? Sovereignty? Or will they multiple roles and open up that gateway even more?

Again, we are not part of that process, and that impacts all of Nunavut and the North, and we need to be part of that process.

Je souligne également qu'au Nunavut, si vous êtes chasseur, le plus important investissement en capital est votre bateau. Vos autres investissements sont votre motoneige, votre kamatik, votre carabine, et peut-être même votre campement. Mais le plus important investissement de capitaux d'un chasseur va à son bateau, et c'est celui-ci qui risque le plus de se perdre dans une tempête. Chaque année, dans nos communautés, un certain nombre de bateaux se perdent en raison des intempéries et de graves tempêtes.

Il y a un réel esprit communautaire pour ce qui est de travailler ensemble pour sortir nos bateaux de l'eau. Les chargeurs du hameau remontent les bateaux sur la plage, et nous tentons de nous aider les uns les autres. Un manque d'infrastructure menace véritablement le plus important investissement d'un chasseur.

Le sénateur Robichaud : Quelqu'un d'autre aimerait-il faire une remarque?

M. Simard : Ce qui me préoccupe, c'est le niveau d'investissement que cela prendra pour fabriquer ces brise-glace, et à quelle fin on les utilisera. J'aimerais obtenir une réponse claire. Que ferez-vous de ces brise-glace? Car s'ils doivent servir à ouvrir encore plus le passage du Nord-Ouest, ou encore à le patrouiller, ce n'est tout simplement pas une réponse satisfaisante. Si l'on doit faire cela et utiliser ce passage comme voie de circulation, il faut d'abord le reconnaître comme porte d'entrée, et nous devons prendre des mesures pour le protéger. Les gens du Nunavut doivent faire partie du processus visant à déterminer comment cette porte d'entrée sera utilisée et quels seront les impacts potentiels au niveau de la communauté. On construit ces brise-glace, et je serais curieux de savoir ce qu'on planifie d'en faire et comment cela touchera tout le monde.

Le président : Peut-être devrions-nous préciser de quoi il est question; car on a annoncé le remplacement du *Louis S. St-Laurent*.

M. Timar : Oui.

Le président : C'est le seul remplacement de brise-glace, mais de quatre à six autres navires conçus pour la marine briseront la glace, ou du moins, auront une coque renforcée pour la glace. Quant à savoir s'ils peuvent fonctionner dans la glace épaisse, c'est une autre question. Ceux-là seront des navires de guerre, d'après ce que nous avons compris.

M. Timar : C'est exact.

J'ai cru comprendre — et je peux me tromper — que le brise-glace qu'on planifie de reconstruire aurait une plus grande capacité et serait en mesure d'effectuer ce type de patrouille. Ce ne serait pas non plus la première fois que l'armée apporterait son concours pour des fins non militaires. Si ces brise-glace font partie des plans des forces armées, encore une fois, dans quel but? Est-ce strictement pour des manœuvres navales? Pour la souveraineté? Ou multiplieront-ils les rôles en ouvrant encore davantage cette porte d'entrée?

Encore une fois, nous ne faisons pas partie de ce processus qui aura une incidence pour tout le Nunavut et le Nord, et nous devons y prendre part.

Senator Adams: You mentioned building a deep port in the future in Iqaluit. We just heard about jets going back to the south and maybe taking off empty. We have talked about promoting fishing in Nunavut.

You can study the airlines and how much they ship here and how much they take back down south. Have you done a cost analysis with Canadian North and First Air regarding backhaul?

Mr. Williams: Senator, our discussions so far have been to identify the opportunities. If we had the funding today, it would probably take us four to five years to put in a functional facility here. It would be difficult for an airline to tell us what the fuel costs would be, for example, in four or five years. At this point, we have identified the need, and there was a lot of interest in having freight where they do not have freight, or they do not see any opportunities currently for freight going from here out so that you can increase the volumes that you are dealing with. From that perspective, there was a lot of interest from the airlines.

To answer your question of whether we did any cost analysis, we felt it was a bit premature if we did not have any funding or we did not have an idea of what type of facility we would put in. However, there is definitely interest from industry in that area, especially from the airlines.

Mr. Timar: We just recently finished a transportation study, and part of the transportation study was a north-east transportation corridor that would begin in Labrador, Newfoundland, on the East Coast, and go through here and up into Greenland. A couple of things came to light as we were doing that. A port facility here would stimulate a lot of other businesses because we would use this as a marshalling area. We could do warehousing here year-round and then transport up via other methods. There is the whole issue of seafood and the fact that there are no specific studies, but we all know that sometimes they backhaul barrels of water to give them ballast on the airplanes. The biggest discount you get on an airplane is going back in the other direction because they need the ballast.

A port would do a lot of other things as well. It would allow us to do multimodal shipping, shipping containerized goods. Things could be stored here. Iqaluit could be used as a hub, and then these containers could be re-packed onto smaller barges which could serve the communities far more efficiently and cheaply.

The biggest single shipping expense is the time in port for the ship. A port facility would drastically reduce that amount. There are other options as well; even at the Northern Lights conference there was a major shipping company from Labrador. I cannot remember its name.

Le sénateur Adams : Vous avez parlé de la construction d'un port en eau profonde dans l'avenir, à Iqaluit. Nous venons d'entendre évoquer les jets qui retournent dans le sud et décollent peut-être sans chargement. Nous avons également parlé de faire la promotion de la pêche au Nunavut.

Vous pouvez étudier les transporteurs aériens, les quantités de marchandises qu'ils livrent ici et celles qu'ils emmènent dans le sud. Avez-vous effectué une analyse des coûts auprès de Canadian North et de First Air en ce qui concerne le retour à charge?

M. Williams : Sénateur, nos discussions ont jusqu'ici consisté à repérer les débouchés. Si nous disposions du financement, aujourd'hui, il nous faudrait probablement quatre à cinq ans pour mettre en place une installation fonctionnelle ici. Il serait difficile pour un transporteur aérien de nous dire quels pourraient être les coûts du carburant, par exemple, dans quatre ou cinq ans. À ce stade-ci, nous avons cerné le besoin, et on s'est montré fortement intéressé à avoir du transport de marchandises là où il n'y en a pas, ou encore, on ne voit actuellement aucune occasion pour que le fret parte d'ici de façon à pouvoir accroître les volumes traités. De ce point de vue, il y avait beaucoup d'intérêt de la part des compagnies aériennes.

Pour répondre à votre question à savoir si nous avons fait une analyse des coûts, nous trouvons cela un peu prématuré si nous n'avions aucun financement ni aucune idée du type d'installation que nous mettrions en place. Toutefois, il y a assurément un intérêt de l'industrie à cet égard, particulièrement de la part des compagnies aériennes.

M. Timar : Nous avons terminé récemment une étude sur les transports, dont une partie portait sur un corridor de transport nord-est qui commencerait au Labrador, à Terre-Neuve, sur la côte Est, et qui passerait par ici pour aller jusqu'au Groenland. Quelques éléments ont été mis au jour dans le cadre de cet exercice. Une installation portuaire ici stimulerait beaucoup d'autres entreprises car nous l'utiliserions comme zone de rassemblement. Nous pourrions faire de l'entreposage ici toute l'année puis assurer le transport grâce à d'autres méthodes. Il y a toute la question des poissons et fruits de mer et le fait qu'il n'y a pas d'études particulières, mais nous savons tous que parfois, on rapporte des barils d'eau pour donner du lest aux appareils. C'est pour le voyage de retour dans l'autre direction que vous obtiendrez le plus grand rabais pour un transport aérien, car on a besoin du lest.

Un port aurait beaucoup d'autres effets également. Il nous permettrait de faire de l'expédition multimodale, d'expédier des marchandises conteneurisées. Les choses pourraient être entreposées ici. Iqaluit pourrait servir de carrefour. Il serait ensuite possible de recharger ces conteneurs sur des barges de plus petite taille, ce qui permettrait de desservir les communautés de façon bien plus efficace et économique.

Le temps que le navire passe dans le port représente la plus grande dépense d'expédition. Une installation portuaire réduirait radicalement ce montant. Il y a d'autres options également; même à la conférence Aurores boréales, il y avait une grande entreprise d'expédition du Labrador. Je n'arrive pas à me souvenir de son nom.

The Chair: Woodward.

Mr. Timar: Woodward. That is it. Thank you. You should know.

Woodward had a proposal for one way they would like to see that shipping open up.

The port would not only immediately lower our own shipping costs, but it would also have a long-term impact on all the communities in our region, much like a main port facility in all the other regions would do for their regions. We pick on Iqaluit here because you are in Iqaluit. We are the Baffin Regional Chamber of Commerce and we represent the region. Iqaluit is also the capital and the single biggest consumer of all products. If you are going to build a facility that is purely for that kind of purpose, then go where you get the biggest bang for your buck.

The Chair: You mentioned the transportation study. I was at the Northern Lights conference; I saw the Woodward proposal for the ship. Does it make sense to you to have more transshipment from Goose Bay to Iqaluit? Are the two ports complementary in that sense?

Mr. Timar: I cannot comment on ports being complementary, but from a chamber of commerce perspective, competition is a good thing. Having more suppliers stimulates lower prices, better quality, more selection.

The bottom line for us is that any improvement in shipping, in transportation, impacts us because anytime we save a dollar on shipping we save a dollar on the end product.

I always encourage everybody who has anything to do with policy or with the North to visit our grocery stores. Iqaluit is the major hub. When you see the prices I mentioned earlier — \$13 for a bag of milk, for example — you can imagine what it costs when you go up island to other communities; there the impact is even greater. We have to do everything we can to bring down those costs, or at least make savings where we can, because it impacts everything from government to business to the individual person.

The Chair: I was mentioning at lunch that when the road was completed from Montreal to Goose Bay it reduced the cost of living in Goose Bay by 30 per cent. Loading and unloading does not make any sense. If you can take it from one place to another and then transship it to another by sea, then that seems to make a lot of sense.

Senator Adams: Our committee has heard from quite a few witnesses, including former Coast Guard captains and university professors from Montreal and Laval. There are Arctic sovereignty issues. We were told by one witness that there is really no need to build up the military and the navy presence here.

Le président : Woodward.

M. Timar : Woodward. C'est cela, merci. Vous devez le savoir.

Woodward avait une proposition quant à une façon dont ils aimeraient voir s'ouvrir ce transport des marchandises.

Non seulement le port abaisserait-il immédiatement nos propres coûts d'expédition, mais il aurait également un impact à long terme sur toutes les communautés de notre région, comme une installation portuaire principale le fait dans toutes les autres régions qui en possèdent une. Ici, nous avons cité Iqaluit, car c'est là que vous êtes. Nous sommes la Chambre de commerce de la région de Baffin, et nous représentons la région. Iqaluit est également la capitale et la plus grande consommatrice de tous les produits. Si vous devez construire une installation qui doit servir strictement à ce genre de fins, tâchez d'aller où vous en aurez le plus pour votre argent.

Le président : Vous avez mentionné l'étude sur les transports. J'ai assisté à la conférence Aurores boréales; j'ai vu la proposition de Woodward pour le transport. Cela a-t-il du sens pour vous d'avoir davantage de transbordements de Goose Bay à Iqaluit? Les deux ports sont-ils complémentaires en ce sens?

M. Timar : Je ne puis me prononcer sur la complémentarité des ports, mais du point de vue d'une chambre de commerce, la concurrence est une bonne chose. Avoir davantage de fournisseurs favorise des prix moins élevés, une meilleure qualité et davantage de choix.

Ce que nous devons retenir, c'est que toute amélioration de l'expédition, des transports, a un impact pour nous, car chaque fois que nous économisons un dollar sur l'expédition, nous économisons sur un dollar sur le produit final.

J'encourage toujours quiconque a un lien avec la politique ou le Nord à visiter nos épiceries. Iqaluit est le carrefour important. Quand on voit ces prix dont j'ai parlé plus tôt — 13 \$ pour un sac de lait, par exemple — on peut imaginer ce qu'il en coûte lorsqu'on remonte vers d'autres communautés. Là-bas, l'impact est encore plus grand. Nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour abaisser ces coûts, ou au moins réaliser des économies quand nous le pouvons, car cela a une incidence sur tout, du gouvernement aux entreprises en passant par les personnes.

Le président : À la pause du dîner, j'ai mentionné que lorsque la route de Montréal à Goose Bay avait été achevée, cela avait réduit de 30 p. 100 le coût de la vie à Goose Bay. Le chargement et le déchargement n'ont aucun sens. Si vous pouvez apporter la marchandise d'un endroit à un autre, puis la transborder vers un autre lieu par voie maritime, cela semble très sensé.

Le sénateur Adams : Notre comité a entendu de nombreux témoins, y compris d'anciens capitaines de la Garde côtière et des professeurs des Universités Laval et de Montréal. Il y a des questions de souveraineté dans l'Arctique. Un des témoins nous a dit qu'il était réellement inutile de renforcer la présence des forces armées et de la marine ici.

We heard from another that the Inuit have a lot of knowledge. With respect to Arctic sovereignty, he said that it would be a lot better to patrol the Arctic with the RCMP and the rangers instead of building a base. It would cost less, and there would be more employment for people in Nunavut in the future. What do you think about that?

We are talking about Arctic sovereignty, but we do not know yet what the government has decided to do. What will we do in Nunavut, especially right now with the Danish, the Russians and the Americans working up here? I think just last week there was a UN-sponsored meeting in Greenland to discuss boundaries. I do not know how much information you get concerning the issue of Arctic sovereignty, but what do you think the future holds?

Mr. Williams: It kind of makes me smile because I would imagine that over the last 30 years that Inuit hunters have observed more submarines than anyone from the Canadian military. There are stories in pretty much every community up and down the east coast of Baffin that they have seen this big eye come up out of the water and look around. They just took off home to tell the RCMP. There are numerous stories of observing unreported visitors, if you will, to our Canadian coast.

In the last few years, the Canadian military has focused on sovereignty patrols. They have been to Alert and all over the extreme High Arctic. I give them a lot of credit because they are finally doing it properly. They are going into communities like Grise Fiord, Resolute Bay and Pond Inlet, and they are using the local rangers. The local rangers are taking the military personnel around on land on snowmobiles. The military personnel are making these extended sovereignty trips and are working with our communities and with people here. That is very encouraging; I think it shows a lot of progress for the military.

We hear about remote sensing. We do get the odd CBC report. We knew too when we lived in the High Arctic that there are listening devices all through Lancaster Sound, Jones Sound and Smith Sound, because that was the routing that was anticipated for the submarines that would come over the poles. We all knew about it, though we did not talk about it, because those guys all had to go to Resolute; they had to go through polar continental shelf, and they had to fly out with Twin Otter pilots. Everybody knows the Twin Otter pilots, so everybody knows what they are doing. Sargent Point had one; Philpots had another one. We even know where they are. However, that is what they were put in for. There is remote sensing for that type of things.

One of the biggest assets that the Canadian Coast Guard has is experienced ice captains, which is very important. I enjoy reading some of the old books on Arctic exploration. Whether it was the *Neptune*, the *Nascopie*, or any of those other vessels that came up, they all had East Coast ice captains on them. That is what the Coast Guard has. That is one thing the military does not have.

Un autre témoin nous a affirmé que les Inuits avaient beaucoup de connaissances. En ce qui a trait à la souveraineté dans l'Arctique, il a ajouté qu'il serait bien mieux de faire patrouiller l'Arctique par la GRC et les Rangers au lieu de construire une base. Cela coûterait moins cher, et il y aurait davantage d'emplois pour les gens du Nunavut dans l'avenir. Qu'en pensez-vous?

Nous parlons de souveraineté dans l'Arctique, mais nous ne savons pas encore ce que le gouvernement a décidé de faire. Que ferons-nous au Nunavut, surtout en ce moment avec les Danois, les Russes et les Américains qui jouent des coudes ici? Je pense que la semaine dernière, il y a eu une rencontre parrainée par les Nations Unies au Groenland pour discuter des frontières. J'ignore quelle quantité d'information vous obtenez sur la question de la souveraineté dans l'Arctique, mais qu'est-ce que l'avenir nous réserve, d'après vous?

M. Williams : Cela me fait sourire car j'imagine qu'au cours des 30 dernières années, les chasseurs inuits ont observé davantage de sous-marins que quiconque dans l'Armée canadienne. Dans presque toutes les communautés de bas en haut de la côte est de l'île de Baffin, il y a ces histoires de personnes qui ont vu un gros œil sortir de l'eau et examiner les environs. Elles sont simplement rentrées à la maison pour en avertir la GRC. Il y a de nombreuses histoires d'observation de visiteurs non déclarés, si vous voulez, sur notre côte canadienne.

Au cours des dernières années, l'armée canadienne a mis l'accent sur les patrouilles de souveraineté. Les militaires sont allés à Alert et ont parcouru l'Extrême-Arctique. Je leur reconnais un mérite énorme, car ils s'y prennent finalement adéquatement. Ils se rendent dans des communautés comme Grise Fiord, Resolute Bay et Pond Inlet, et font appel aux rangers locaux. Ceux-ci emmènent le personnel militaire parcourir le territoire en motoneige. Les militaires font ces voyages de souveraineté prolongés et collaborent avec nos communautés et avec les gens d'ici. C'est très encourageant; je pense que cela révèle beaucoup de progrès chez les Forces armées.

Nous entendons parler de télédétection. Nous captions les rares reportages de la CBC. Nous savions également, lorsque nous vivions dans le Haut-Arctique, qu'il y a des appareils d'écoute tout le long des détroits de Lancaster, Jones et Smith, car c'était là le routage auquel s'attendaient les sous-marins qui passeraient au-dessus des pôles. Nous étions tous au courant, même si nous n'en parlions pas, car ces types devaient tous aller à Resolute; ils devaient traverser la plate-forme continentale polaire et prendre l'avion avec des pilotes de Twin Otter. Tout le monde connaît les pilotes de Twin Otter, alors chacun sait ce qu'ils font. Sargent Point en avait un, et Philpots en avait un autre. Nous savons même où ils sont. Néanmoins, c'est à cette fin qu'ils ont été mis là. Il y a une télédétection pour ce genre de choses.

L'un des grands atouts de la Garde côtière canadienne est ses capitaines de brise-glace expérimentés, ce qui est très important. J'aime lire certains de ces livres anciens sur l'exploration de l'Arctique. Qu'il s'agisse du *Neptune*, du *Nascopie* ou de n'importe quel autre navire qui allait vers le nord, tous avaient à bord des capitaines de brise-glace. Voilà ce qu'a la Garde

The military does not have that expertise. In fact, if you listen to the military, they are very hesitant to come up here and sail around. This is not their forte. This is not really what they do.

The only way I can answer your question, senator, is to say there are skilled people here who are out all the time observing and seeing things. I think it would be worthwhile to have a look at what the approach is in the Canadian Arctic.

Senator Cochrane: Do we have enough rangers and is there a move afoot to educate more rangers or use more rangers?

Mr. Williams: I am not the person to ask about that.

Senator Cochrane: Here we go again.

Mr. Williams: I am sorry.

The Chair: Does anybody want to answer that question?

Mr. Timar: I do know that the Armed Forces' Joint Task Force North, whose major guy is based out of Iqaluit, is working hard to develop more rangers. They are very proud of the ranger program, and they do see an expanded role for the rangers.

Senator Cochrane: That is going ahead now?

Mr. Timar: Yes, they are constantly trying to increase those numbers, and at least Joint Task Force North sees a greater role for the rangers.

Senator Cochrane: I think, Mr. Williams, you are the one to ask this. If we built a port here in Iqaluit, we would have five or six months of the year without ice so we can bring the ship in.

Senator Robichaud: That is stretching it.

Senator Cochrane: Well, we do stretch it anyway. I am doing this off the cuff. I am thinking that when the port is frozen over we will need icebreakers to open up the port for vessels to come in with goods and services. I am thinking about trying to create industry for Iqaluit with a port. What about that? Let us talk about that.

Mr. Williams: My experience comes from Nanisivik and from Little Cornwallis Island, where we had deepwater ports that were in fast ice. This would be like my mother driving a bus: that would be a very scary thing.

Senator Cochrane: They do that now.

Mr. Williams: No, I am speaking from experience here. Ships are not that manoeuvrable, even in open water. If you are going to bring a ship in, even if it is in ice that has been broken up by the icebreaker, is difficult. Even bringing the icebreaker in is difficult. At Nanisivik one year they had to do two or three weeks of repairs to one of the caissons because it got bumped by a ship coming in. It did not get hit hard; it just got bumped. It got bumped when the ship was coming in when there was ice around, because it takes the whole inlet for the icebreaker to make a turn, and then it had to try to come in right alongside the dock and

côtière. C'est une chose que l'armée n'a pas. Elle ne détient pas cette expertise. En fait, si vous écoutez les militaires, vous verrez qu'ils sont très hésitants à venir jusqu'ici pour sillonner les eaux. Ce n'est pas leur fort. Ce n'est pas vraiment ce qu'ils font.

Je puis seulement vous répondre, sénateur, en disant qu'il y a ici des gens compétents qui passent leur temps dehors à observer et à voir des choses. Je pense qu'il vaudrait la peine d'examiner en quoi consiste l'approche dans l'Arctique canadien.

Le sénateur Cochrane : Avons-nous suffisamment de rangers? Et a-t-on pris des mesures pour former plus de rangers ou y faire davantage appel?

M. Williams : Ce n'est pas à moi qu'il faut le demander.

Le sénateur Cochrane : Nous revoilà.

M. Williams : Je suis navré.

Le président : Quelqu'un veut-il répondre à cette question?

M. Timar : Je ne sais pas si la Force opérationnelle interarmées du Nord, dont le dirigeant est basé à Iqaluit, consacre beaucoup d'efforts à former davantage de Rangers. Mais on est très fier du programme de Rangers, et on envisage d'élargir le rôle de ces derniers.

Le sénateur Cochrane : On va de l'avant avec cette mesure actuellement?

M. Timar : Oui, on tente constamment d'accroître leur nombre, et à tout le moins, la Force opérationnelle interarmées entrevoit un rôle plus important pour les Rangers.

Le sénateur Cochrane : Je crois, monsieur Williams, que vous êtes celui à qui il faut poser cette question. Si nous construisions un port ici, à Iqaluit, nous aurions cinq ou six mois par année sans glace de façon à pouvoir faire entrer les bateaux.

Le sénateur Robichaud : C'est un peu étiré.

Le sénateur Cochrane : Eh bien, nous la prolongeons, de toute façon. J'improvise. Je me dis que lorsque le port sera gelé, il nous faudra des brise-glace pour ouvrir le port aux navires qui entreront avec des biens et des services. Je pense à la tentative de créer une industrie à Iqaluit grâce à un port. Qu'en dites-vous? Parlons-en.

M. Williams : J'ai acquis mon expérience à Nanisivik et à la Petite île Cornwallis, où nous avions des ports en eau profonde qui étaient dans la glace fixe. Ce serait un peu comme si ma mère conduisait un autobus : ce serait effrayant.

Le sénateur Cochrane : On le fait en ce moment.

M. Williams : Non, ici, je parle d'expérience. Les navires ne sont pas si manoeuvrables, même en eau libre. Si vous devez faire entrer un bateau, même si c'est dans de la glace brisée par le brise-glace, c'est difficile. Même faire venir le brise-glace est ardu. À Nanisivik, une année, on avait dû passer deux à trois semaines à réparer l'un des caissons parce qu'il avait été heurté par un bateau qui entrainait. Il n'avait pas été frappé fort, mais simplement heurté. Cela avait eu lieu au moment où le bateau entrainait alors qu'il y avait de la glace, car un brise-glace prend toute la largeur d'une crique pour effectuer un tour; et ensuite, il devait tenter d'entrer

break the ice. Off-loading is a real problem if you cannot get the ship right up against the ice. You also have a problem with all of the ice you broke up. Where do you put it? It fills up the track and all these other places, and it becomes very difficult to get right in next to the dock.

I guess one of our realities is that if there is fast ice here in the harbour, it is thicker by the shore; it is heavier ice and more difficult to move around. Currently we do not have the technology with our icebreakers to be able to make it so that other ships could come in on the track that they make and pull up and dock. Having an icebreaker does not mean we would actually be able to have ship traffic 10 or 12 months of the year.

As well, it would not be a hit with the community and with the hunters. Ships going back and forth through the ice create a barrier to transportation across the ice. We use the ice in the wintertime as our highway. That is where we go to get food. That is where we go to go seal hunting, to go caribou hunting, to travel around. We depend on consolidated, flat, first-year ice a lot during that time of the year.

Senator Cochrane: A port in Iqaluit would be used mainly for six months of the year then; is that correct?

Mr. Williams: I look at it the other way. We are very efficient. We only ships only for six months of the year to get everything we need for the year. We do not need the ships year-round.

Senator Cochrane: Do you have storage facilities?

Mr. Williams: Those would be part of our port — warehouse facilities and storage facilities and so on.

The Chair: There was some talk of a port at Kimmirut and a road to Iqaluit. Is that idea still pursued? I see you smiling and laughing.

Mr. Williams: I first heard this idea in the spring. In fact, it was April, and I thought, gee, somebody missed April Fools' Day. I lived in Arctic Bay for 15 years. We had a 30-kilometre road from Nanisivik to Arctic Bay. In the wintertime it was open half the time, because as soon as the wind would come up the road would be closed in three or four places. You could not get through because of snow buildup.

A road from here to Kimmirut? You could put a port in many communities, more than just Iqaluit, for the cost of not only building a road but also trying to keep it open.

Senator Cochrane: We know about those snow drifts as well.

Senator Robichaud: With respect to pollution, is there any concern on your part as to our capacity to respond to the negative impacts of a spill? I am sure that a port facility would contribute a lot to that response, would it not?

pour accoster le quai en brisant la glace. Le déchargement est un réel problème si vous n'arrivez pas à amener le bateau tout contre la glace. Toute cette glace qui vous avez brisée pose également problème. Où la mettez-vous? Elle remplit la voie et tous ces autres endroits, et il devient très difficile d'accoster le quai.

Je pense que l'une de nos réalités, c'est que s'il y a de la glace fixe ici, dans le port, elle est encore plus épaisse sur la rive; la glace est plus lourde et plus difficile à déplacer. Actuellement, nos brise-glace ne sont pas équipés de la technologie nécessaire pour y arriver, de façon à ce que les autres bateaux puissent entrer en empruntant la voie qu'ils ont ouverte et se mettre à quai. Le fait d'avoir un brise-glace ne signifie pas que nous serions concrètement capables d'avoir une circulation maritime dix ou 12 mois par année.

Par ailleurs, ce ne serait pas un vif succès auprès de la communauté et des chasseurs. Les bateaux qui vont et viennent à travers la glace créent un obstacle au transport sur la glace. À l'hiver, nous utilisons la glace comme une autoroute. Nous l'empruntons pour aller chercher de la nourriture. C'est là que nous allons pour chasser le phoque, le caribou, et pour nous déplacer. Nous dépendons de la glace de tassement, de la glace plane de l'hiver durant cette période de l'année.

Le sénateur Cochrane : À Iqaluit, un port serait principalement utilisé six mois par année; n'est-ce pas?

M. Williams : Je vois cela d'une autre manière. Nous sommes très efficaces. Nous recevons seulement de la marchandise par voie maritime six mois par année pour obtenir tout ce dont nous avons besoin pour l'année entière. Nous n'avons pas besoin des bateaux à longueur d'année.

Le sénateur Cochrane : Avez-vous des installations d'entreposage?

M. Williams : Elles feraient partie de notre port — des installations d'entreposage et tout le reste.

Le président : On a parlé d'un port à Kimmirut et d'une route jusqu'à Iqaluit. Est-ce une idée qu'on envisage encore? Je vous vois sourire et rire.

M. Williams : J'ai entendu parler de cette idée pour la première fois au printemps. En fait, c'était en avril, et je me suis dit que quelqu'un s'était trompé de date pour le poisson d'avril. J'ai habité à Arctic Bay pendant 15 ans. Nous avions une route de 30 kilomètres qui se rendait de Nanisivik à Arctic Bay. L'hiver, elle était ouverte la moitié du temps, car dès que le vent se levait, la route était fermée à trois ou quatre endroits. On ne pouvait l'emprunter à cause de l'accumulation de neige.

Une route d'ici jusqu'à Kimmirut? Il serait moins coûteux d'aménager un port dans de nombreuses localités, pas seulement à Iqaluit, que de construire une route et de la tenir ouverte.

Le sénateur Cochrane : Nous sommes au courant également des congères accumulées.

Le sénateur Robichaud : En ce qui concerne la pollution, notre capacité de réagir aux impacts négatifs d'un déversement vous préoccupe-t-il? Je suis sûr qu'une installation portuaire serait très utile pour ce genre d'intervention, n'est-ce pas?

Mr. Gidzinski: Pollution is not just from a port. As I suggested earlier, a lot of mining and exploration activity will happen here, given what will happen from the Mary River project. Twelve times a year those shipments of iron ore will come right past our communities. That is just from mining and exploration. The port would be only one small issue to deal with. I think we have to deal with it in an overall approach, because if we do not include all of the mining and exploration activities from Baker Lake and everything else that is coming, we will have missed the boat with regard to pollution.

Mr. Timar: The same thing is true for the Northwest Passage. In fact, the impact is even greater, because if the Northwest Passage is open anybody can pass through there and drop anything they want overboard. That is why we have to start now looking at how this will be patrolled and monitored and managed, because you already have traffic up there, you already have people making plans to have traffic, and we have to take all of this into account. We have to start now; we cannot wait.

Mr. Williams: We have a real challenge with the technology of dealing with pollution in ice covered waters. It is a huge challenge. I am familiar with some of the work done in the past. An oil spill project took place in Pond Inlet a number of years ago. At the end of that work, the only thing they could come up with was using dispersants and aerial deployment of dispersants on a large oil slick. The impacts of that might be even greater than not dispersing it.

You are absolutely right. Any time there is ice around and there is pollution and water together, regardless of what type of contamination it is, it is very large and difficult task to try to control and to clean up.

Senator Robichaud: We have pollution-fighting equipment in some places. Is Iqaluit not one of those places? How would that equipment be deployed if they were through the Northwest Passage or in the bay here?

Mr. Timar: From my limited understanding — and maybe somebody here knows more — the technology simply does not exist to clean up most of the spills that could happen. For the other spills, you will have ask the environmental people here. Most of the environmental cleanups that we see up here are land-based. I do not know how much capacity there is for regular marine-based cleanups.

The Chair: Thank you.

Mr. Timar: There are two things I would like add, or reiterate, and I was hoping to be right near the end.

One is the whole sovereignty issue. Northerners are very sensitive about this subject, to say the least, because we are being bandied about on regular basis. We often feel like we are being

M. Gidzinski : Il n'y a pas que les ports qui causent de la pollution. Comme je l'ai laissé entendre tout à l'heure, le projet Mary River provoquera une intensification de l'exploitation minière et de l'exploration. Douze fois par année, ces livraisons de minerai de fer passeront juste devant nos collectivités. Et je ne parle que de l'extraction minière et de l'exploration. Le port serait une goutte dans l'océan. Nous devons y faire face à mon avis au moyen d'une approche globale, parce que si nous n'incluons pas toutes les activités minières et l'exploration de Baker Lake et tout le reste qui suivra, nous raterons le coche en ce qui concerne la pollution.

M. Timar : C'est vrai également pour le passage du Nord-Ouest. En fait, l'impact y est encore plus grand, parce que si le passage est ouvert, n'importe qui peut l'emprunter et jeter ce qu'il veut par-dessus bord. C'est pourquoi il faut commencer dès maintenant à réfléchir à la façon de le patrouiller, de le surveiller et de le gérer, parce que des navires y circulent déjà, qu'on projette déjà d'y avoir de la navigation et qu'il faut en tenir compte. Le temps presse. On ne peut plus attendre.

M. Williams : La technologie qui permettrait de régler le problème de la pollution dans les eaux recouvertes de glace nous pose un véritable problème. En fait, le défi est énorme. Je connais bien certains des travaux effectués dans le passé. Un projet d'intervention suite à un déversement de pétrole s'est déroulé à Pond Inlet, il y a quelques années. À la fin, tout ce qu'on a réussi à proposer, c'était d'utiliser des agents dispersifs et de les épandre par avion au-dessus d'un grand déversement. L'impact d'une pareille proposition pourrait être encore plus grand que de ne pas les épandre.

Vous avez tout à fait raison. En présence de glaces, lorsque la pollution touche des eaux, peu importe le genre de contamination, la tâche d'essayer de circonscrire la pollution et de nettoyer les eaux est phénoménale et très ardue.

Le sénateur Robichaud : Nous avons du matériel de lutte contre la pollution à certains endroits. Iqaluit n'en est-elle pas un? De quelle façon cet équipement serait-il déployé si le déversement avait lieu dans le passage du Nord-Ouest ou dans la baie, ici?

M. Timar : D'après la connaissance limitée que j'ai de ce dossier — et quelqu'un dans la salle en sait peut-être plus que moi à ce sujet —, la technologie n'existe tout simplement pas pour nettoyer la plupart des déversements qui pourraient se produire. Pour ce qui est des autres déversements, il faudra demander aux responsables de l'environnement qui sont ici. La plupart des travaux de nettoyage de l'environnement que nous observons ici se font à partir de la terre ferme. J'ignore quelle est la capacité des bateaux à faire ce genre de travail.

Le président : Je vous remercie.

M. Timar : J'aimerais souligner deux autres points, ou les répéter plutôt, et j'avais prévu de le faire vers la toute fin.

Mon premier point concerne toute la question de la souveraineté. La population du Nord est très sensible à ce dossier, c'est le moins que l'on puisse dire, parce qu'on la consulte

paid lip service and nothing else. This is such a huge issue, but in terms of getting real opportunities for input and participation at every opportunity, northerners feel like we are being pushed aside.

Every time there is an opportunity to make a real difference, it does not happen. Take Nanisivik port, for example. There was a tremendous opportunity there to make a real statement, that yes, we believe in the North. It is important. Sovereignty is an issue. We respect the fact that we can claim sovereignty, thanks to the Inuit, so we will stick a port in the most inaccessible place for anybody.

You have to understand the feeling. Every time somebody says "sovereignty," people here just roll their eyes. I know you probably do not want to hear it, but it is the truth, and somebody somewhere in the government has to begin to realize they should stop talking about it and start doing something, or one day do not be surprised if the Inuit stand up and say, "Maybe we should talk to another country, because Canada is not really doing us any favours right now." It sounds funny, but believe me, I hear a lot of grumblings that people wish something would actually happen.

Even in non-sovereignty related areas we get slapped. There are many instances where northerners, and Nunavummiut in particular, are not given a say in things that affect them. The Northwest Passage is just one issue. The port is another issue. There are tons of issues, including the quotas. Maybe taken individually each issue is not the end of the world, but collectively they send the wrong signal to Nunavummiut. I hope that if nothing else you come out of here saying maybe we really have to start doing something.

A couple of announcements were made about repackaging existing programs; there is a big announcement, but then everybody knows that this is really the same program put into a different cover. I do not know who you are fooling. Maybe you are fooling a lot of people in the south who say, "Look, they are doing so much for the North," but nobody up here is buying it.

The other thing I wanted to say, as sort of a self-tooting horn, is that as northerners we need to get together more often with other northerners to talk about the issues we have in common and to come up with a unified stance on many of these things, because often either we are battling each other for the same thing or we do not really understand each other. We need federal departments to support those initiatives. We need federal departments to work with us as we try to do those things. Northern Lights was one example of that. We need more examples of these get-togethers now. It would be nice if it could happen in an area where representatives from all three regions could be together, and other jurisdictions as well, so that we can listen to their issues and they can listen to ours, and maybe we could come to a consensus and help you. If we could come to a consensus amongst ourselves it sure would make your job a lot easier. Whether it is Northern

souvent à cet égard. Elle a souvent l'impression qu'on l'écoute pour la forme. La question est vraiment cruciale, mais pour ce qui est d'une véritable participation au débat, la population du Nord a l'impression d'être tenue à l'écart.

Chaque fois que se présente l'occasion d'exercer une véritable influence, elle reste sur sa faim. Prenons l'exemple du port de Nanisivik. C'était l'occasion rêvée de vraiment s'affirmer, de dire qu'effectivement, nous croyons dans le Nord. C'est important. La souveraineté pose réellement problème. Nous respectons le fait que, grâce à la présence des Inuits, nous pouvons revendiquer la souveraineté sur cette région, de sorte qu'on va installer un port dans l'endroit le plus inaccessible.

Il faut comprendre la réaction de la population. Chaque fois qu'on prononce le mot « souveraineté », les gens lèvent simplement les yeux au ciel. Je sais que vous ne souhaitez probablement pas m'entendre le dire, mais c'est la vérité, et quelqu'un, quelque part au sein du gouvernement, devra bien commencer à se rendre compte qu'il faut cesser d'en parler et commencer à agir, sans quoi, tôt ou tard, il ne faudra pas s'étonner si l'Inuit se lève et dit : « Peut-être devrions-nous discuter avec un autre pays, parce que le Canada ne fait vraiment rien pour nous actuellement. » Cela peut vous sembler étrange, mais croyez-moi, j'entends bien des gens marmonner qu'ils aimeraient bien qu'il y ait vraiment de l'action sur ce plan.

Même dans des domaines qui n'ont rien à voir avec la souveraineté, on nous assène des gifles. Bien souvent, les habitants du Nord, les Nunavummiut en particulier, n'ont pas voix au chapitre dans les dossiers qui les touchent. Le passage du Nord-Ouest n'en est qu'un. Le port en est un autre. Il existe des tonnes de dossiers, y compris les quotas. À elle seule, chaque question n'est pas la fin du monde, mais collectivement, elles envoient le mauvais message aux Nunavummiut. J'espère qu'à défaut d'autre chose, à la fin de vos audiences ici, vous aurez peut-être compris qu'il faut vraiment passer à l'action.

Quelques annonces ont été faites pour présenter autrement des programmes existants; on fait beaucoup de publicité, mais tout le monde sait qu'il s'agit en réalité du même programme présenté sous une autre forme. J'ignore qui vous essayez de bernier. La formule est peut-être efficace avec la population du Sud qui dit : « On fait tant pour le Nord », mais nul ici n'est dupe.

Je tenais également à souligner qu'en tant qu'habitants du Nord, nous devons nous rassembler plus souvent avec d'autres populations nordiques pour parler de nos problèmes communs et pour adopter une position unifiée dans de nombreux dossiers, parce que bien souvent, soit que nous sommes en train de nous entredéchirer, soit que nous ne nous connaissons pas suffisamment. Il faut que les ministères fédéraux appuient ces initiatives. Nous avons besoin que les ministères fédéraux nous appuient dans les tentatives que nous déployons. L'événement Northern Lights en est une. Il faut plus d'exemples de ce genre de rassemblement. Ce serait bien si tous les représentants des trois régions pouvaient se réunir, de même que les porte-parole d'autres juridictions également, pour entendre les problèmes des autres, décrire les nôtres et peut-être dégager un consensus et vous aider. Si nous parvenions à nous entendre entre nous, votre tâche serait

Lights or other forums or specific conferences, we have to stop that divide-and-conquer mentality. That is often what we feel like when you guys come up here. You are just talking to a small group here. We can only represent our own interests. It is almost like you are thinking that if you do not put us all in a room together you can ignore us more easily. However, if we were all together, you might be surprised: we might help you do your jobs.

I hope that did not come across wrong; I mean it in a loving kind of way.

The Chair: We feel the love. Senator Robichaud feels the love particularly.

Senator Robichaud: Yes, we are here in sort of a loving way, too.

You say you do not get a chance to speak to one another, but we have heard a pretty consistent message from all the witnesses who have come forward so far. I just want to toot the Senate's horn. You must realize that the Senate of Canada has chosen the Fisheries and Oceans Committee to come up here and listen. We really want to find out, and we want to bring the message south.

Senator Cowan: Also, the Energy Committee is in the West.

Senator Robichaud: Yes. The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources is in the Western Arctic. This is a concerted effort to bring at least some attention to the whole question of sovereignty and, in our case, Coast Guard, fishery matters, and all that stuff. If you make an invitation we just might come back. Thank you.

Senator Adams: Senator Cochrane and I are members of the Energy Committee. The committee will come here to Nunavut and travel west.

In your statement, I heard a lot about the Inuit and what we want the government to do for us on the issue of Arctic sovereignty. However, people in the government do not listen. We have the Nunavut Land Claims Agreement and a federal minister responsible for Aboriginal affairs. DFO, the Coast Guard and the Government of Canada should have an approach for the future. What will they do? Just talk about it? If they are not going to do anything, just say forget about it.

We have other friends. From Denmark to Russia to Alaska to Labrador to Quebec to Nunavut, there are somewhere in the vicinity of 150,000 Inuit. I do not know how many are left in Northern Russia. The Inuit should be recognized.

d'autant plus facile. Qu'il s'agisse de Northern Lights ou d'autres tribunes ou conférences précises, nous devons arrêter de diviser pour conquérir. C'est souvent le sentiment que nous avons quand vous venez ici. Vous ne faites qu'entendre un petit groupe d'ici. Nous ne pouvons représenter que nos propres intérêts. On dirait presque que vous croyez que, si vous ne nous rassemblez pas tous dans la même salle, il est plus facile de nous ignorer. Cependant, si nous étions tous ensemble, vous seriez peut-être étonnés : nous pourrions peut-être vous être utiles dans votre travail.

J'espère ne pas vous avoir vexés, car je le dis en toute amitié.

Le président : Nous sentons cette amitié, plus particulièrement le sénateur Robichaud.

Le sénateur Robichaud : Oui, nous aussi, nous vous aimons bien.

Vous dites que vous n'avez pas l'occasion de parler entre vous, mais nous avons entendu pas mal le même message de tous les témoins qui se sont présentés jusqu'ici. J'aimerais simplement défendre le Sénat. Il faut que vous vous rendiez compte que le Sénat du Canada a choisi de dépêcher le Comité des pêches et des océans ici pour vous entendre. Nous avons vraiment besoin de votre point de vue, de manière à pouvoir le faire connaître dans le Sud.

Le sénateur Cowan : De plus, le comité de l'énergie tient des audiences dans l'Ouest.

Le sénateur Robichaud : Effectivement. Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles est dans l'ouest de l'Arctique. Il s'agit d'un effort concerté en vue de braquer au moins certains feux sur toute la question de la souveraineté et, dans notre cas, de la Garde côtière, des pêches et tout le reste. Si vous nous invitez, nous pourrions bien revenir. Merci.

Le sénateur Adams : Le sénateur Cochrane et moi sommes membres du Comité de l'énergie. Le comité viendra ici au Nunavut et se déplacera vers l'Ouest.

Dans votre déclaration, j'ai beaucoup entendu parler des Inuits et de ce que nous souhaitons que le gouvernement fasse pour nous en ce qui concerne la souveraineté dans l'Arctique. Cependant, les membres du gouvernement ne sont pas attentifs. Nous avons une entente sur les revendications territoriales du Nunavut et un ministre fédéral responsable des questions autochtones. Le ministère des Pêches et des Océans, la Garde côtière et le gouvernement du Canada devraient avoir une approche pour l'avenir. Que feront-ils? Simplement en parler? S'ils refusent de passer à l'action, dites-leur simplement que vous ne voulez plus rien savoir.

Nous avons d'autres amis. Il y a quelque 150 000 Inuits ailleurs, allant du Danemark et de la Russie jusqu'en Alaska, au Labrador, au Québec et au Nunavut. J'ignore combien il en reste dans le nord de la Russie. Il faudrait reconnaître officiellement les Inuits.

The Chair: That concludes this portion of our hearings. We want to thank all of you very much for coming and for being so frank with us and being helpful.

Senator Robichaud said we are here in the Eastern Arctic. The Standing Committee on Energy, the Environment and Natural Resources is in the Western Arctic at the same time. We will compare notes when we go back, and hopefully we can get a comprehensive view.

We are not the government, of course. We can expose a problem. We can recommend. We will try to reflect as clearly and as honestly as we can what we have heard from you.

Senators, we will now hear now from the Nunavut Wildlife Management Board. We have Michael d'Eca and Jim Noble. I thought Mr. Noble was from the east coast of Newfoundland, but he is from the west coast of British Columbia.

Michael d'Eca, Legal Advisor, Nunavut Wildlife Management Board: Thank you very much, senator. First, I will just mention that the board appeared before you in May of 2007, I think with respect to this same study that is ongoing. In a sense, this talk we will give you today is a continuation of what we were discussing with you back almost 13 months ago.

We talked then about this developing allocation policy that the board has been working on for a good almost two years. As you will see today, in the intervening 12 or 13 months the board has made some very good progress, and we are excited to tell you about it. As a matter of fact, we had recently been given instructions by the Nunavut Wildlife Management Board to contact the Senate committee and to request that we be able to appear before you to present the new allocation policy. Lo and behold, your clerk calls us up and says that the Senate committee is coming up to Iqaluit and wants to hear from us, so it is very good timing from our perspective.

This allocation policy for Nunavut's commercial marine fisheries has been carried out in close consultation with the board's Inuit and government co-management partners and with the Nunavut's fishing industry. I think that will become evident in the presentation.

The presentation is divided into two parts. The first one is a brief walk-through of the last seven years or so in the exciting development of Nunavut's commercial marine fisheries. Second, we will go through a somewhat longer and more detailed review of the various elements within the new allocation policy.

The Chair: Before you do that, could you tell us where the Nunavut Wildlife Management Board fits in the government structure? There is the Government of Nunavut. There is

Le président : Voilà qui conclut cette partie de nos audiences. Nous tenons à vous remercier tous vivement d'avoir pris la peine de venir nous parler avec autant de franchise, ce qui nous est très utile.

Le sénateur Robichaud a dit que nous étions ici dans l'est de l'Arctique. Le Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se trouve dans la partie occidentale. Nous comparerons les résultats de nos études à notre retour et, avec un peu de chance, nous aurons une vue complète.

Nous ne représentons pas bien sûr le gouvernement. Nous pouvons lui exposer un problème. Nous pouvons lui faire des recommandations. Nous tenterons de rendre le plus clairement et le plus fidèlement possible le message que vous nous avez transmis.

Chers collègues, nous allons maintenant entendre les porte-parole du Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut. Accueillons Michael d'Eca et Jim Noble. Je croyais que M. Noble était de la côte Est, de Terre-Neuve, mais il vient en fait de la côte Ouest, de la Colombie-Britannique.

Michael d'Eca, conseiller juridique, Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut : Sénateurs, je vous remercie beaucoup. Tout d'abord, je vais simplement mentionner que le conseil est venu témoigner devant vous en mai 2007, au sujet de la même question, si je ne m'abuse. En un certain sens, ce que nous avons à dire aujourd'hui est le prolongement de ce dont nous vous avons parlé il y a 13 mois presque.

Nous avons alors parlé de cette politique d'allocation qu'on était en train d'élaborer et à laquelle le conseil travaille depuis deux ans presque. Comme vous pourrez le constater aujourd'hui, durant les 12 ou 13 mois qui se sont écoulés depuis lors, le conseil a fait d'excellents progrès et il est impatient de vous en informer. En fait, nous avons reçu récemment des instructions du Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut nous demandant de communiquer avec le comité sénatorial et de demander à venir témoigner pour lui exposer cette nouvelle politique. Par pur hasard, voilà que votre greffière nous appelle pour dire que le comité sénatorial viendra prochainement tenir des audiences à Iqaluit et qu'il aimerait nous entendre. Le moment n'aurait pu être mieux choisi.

Cette politique de l'allocation en ce qui concerne les pêches marines commerciales du Nunavut a été élaborée en étroite consultation avec les partenaires inuits et gouvernementaux du conseil dans la cogestion et avec l'industrie de la pêche du Nunavut, comme vous allez pouvoir vous en rendre compte par vous-mêmes durant mon exposé.

Mon exposé comporte deux volets. D'une part, je vais vous décrire brièvement les sept dernières années de travail à peu près qui ont donné naissance à la pêche marine commerciale du Nunavut. Ensuite, nous allons passer en revue, de manière un peu plus détaillée et un peu plus longue, les divers éléments qui composent cette nouvelle politique.

Le président : Avant de le faire, pourriez-vous nous dire où se situe dans la structure du gouvernement le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut? Nous connaissons l'existence

Nunavut Tunngavik Inc., NTI, which is the land claims body. There is the Nunavut Wildlife Management Board. There are various other organizations with quotas. Could you explain to us where the Nunavut Wildlife Management Board fits in that whole superstructure?

Mr. d'Eca: The Nunavut Wildlife Management Board, known as the NWMB, was created and established under the Nunavut Land Claims Agreement by the parties to that land claims agreement: the Crown, the federal government and the territorial government — back in 1993 that was the Government of the Northwest Territories — as well as Inuit represented by NTI.

Under the terms of the land claims agreement, the NWMB is described as the main instrument of wildlife management and the main regulator of access to wildlife in the Nunavut Settlement Area. I have a slide that shows you where the Nunavut Settlement Area is. The board has decision-making authority.

The Chair: Does wildlife include marine life?

Mr. d'Eca: Yes, fish and plants, animals, birds, all wildlife: it is an expansive definition of wildlife.

In terms of the fishery, at least presently, and probably in the future, most of the action, most of the commercial fishing takes place outside this Nunavut Settlement Area in what is described in land claim as zone 1, which is Davis Strait and Baffin Bay, off to the east of Baffin Island.

The board has an important advisory jurisdiction, and this policy is all about putting a structure to how the NWMB ends up providing its advice to, in this case, the Department of Fisheries and Oceans as to how to allocate a resource where the demand always exceeds the supply.

The Chair: Under the land claims are there Inuit and non-Inuit? I am trying to compare it to the Labrador land claim where everybody is included. Is that the case here?

Mr. d'Eca: Yes, it is the case here.

The Nunavut Wildlife Management Board is an administrative tribunal, a regulatory agency. It is arm's length from Inuit and from government, but they are who appoint board members. The board members do not represent Inuit or the Department of Fisheries and Oceans or the Canadian Wildlife Service, but they are appointed by them. At the point of being appointed they take on an independent and impartial role. They do what they think is best, independent of those who appointed them. It is a basic and important principle in the law that they maintain their independence.

Their public is both Inuit and non-Inuit. The NWMB is an institution of public government and so serves all of the public. It just so happens that Inuit form 85 per cent of the public of Nunavut. However, the board has responsibilities with respect to

du gouvernement du Nunavut. Nous sommes au courant du Nunavut Tunngavik Inc., du NTI, c'est-à-dire de l'organe chargé des revendications territoriales. Il y a aussi le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut. Il existe divers autres organismes qui ont des quotas. Pourriez-vous nous expliquer où se situe votre organisme dans toute cette superstructure?

M. d'Eca : Le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut, mieux connu sous le sigle CGRFN, a été établi sous le régime de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut par les parties à cette entente, soit la Couronne, le gouvernement fédéral et le gouvernement territorial — en 1993, il s'agissait du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest —, ainsi que par les Inuits représentés par le NTI.

L'Accord sur les revendications territoriales décrit le CGRFN comme le principal instrument de gestion des ressources fauniques et la principale instance de réglementation de l'accès à cette ressource dans la région du Nunavut. J'ai une diapositive qui vous montre où se trouve la région. Le CGRFN est habilité à exercer un pouvoir décisionnel.

Le président : La faune inclut-elle le milieu biologique marin?

M. d'Eca : Oui, elle comprend le poisson et les plantes, les animaux, les oiseaux, toute la faune et la flore : le terme est utilisé dans son sens large.

Pour ce qui est des pêches, du moins actuellement et probablement à l'avenir, la plus grande partie de la pêche commerciale s'effectue à l'extérieur de la région du Nunavut, dans ce que l'accord sur les revendications territoriales décrit comme étant la zone 1, c'est-à-dire le détroit de Davis et la baie de Baffin, à l'est de l'île de Baffin.

Le CGRFN a un important mandat de consultation, et la politique concerne avant tout la mise en place d'une structure pour lui permettre de prodiguer ses conseils, dans ce cas-ci, au ministère des Pêches et des Océans quant à la façon de répartir une ressource dont la demande excède constamment l'offre.

Le président : L'accord sur les revendications territoriales vise-t-il autant les Inuits que les non-Inuits? J'essaie de le comparer à celui du Labrador, où tous sont inclus. Est-ce le cas également ici?

M. d'Eca : Oui.

Le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut est un tribunal administratif, un organisme de réglementation. Il n'a pas de lien de dépendance avec les Inuits et le gouvernement, mais ce sont eux qui en nomment les membres. Les membres du CGRFN ne représentent ni les Inuits ni le ministère des Pêches et des Océans et encore moins le Service canadien de la faune, même si ce sont eux qui les nomment. Dès leur nomination, ils assument un rôle indépendant et impartial. Ils agissent pour le mieux, indépendamment des intérêts de ceux qui les ont nommés. C'est un principe fondamental et important de la loi, soit qu'ils doivent préserver leur indépendance.

Leur public comprend les Inuits et les non-Inuits. Le CGRFN est une institution d'administration publique qui est au service de toute la population. Il se trouve simplement que les Inuits représentent 85 p. 100 de la population du Nunavut. Cependant,

non-Inuit harvesting. Under the terms of the land claim, as I am sure you know, Inuit have constitutionally protected harvesting rights. Non-Inuit simply have privileges that are subject to conservation and other concerns they can exercise. It is all regulated by the Nunavut Wildlife Management Board. However, when the board makes a decision to restrict anyone's harvesting, it enters into a co-jurisdictional relationship with the Department of Fisheries and Oceans. The board starts it off. It makes a decision. The minister receives that decision and looks it over. If he is fine with it he accepts it and it becomes the law, or it is implemented by the government however it needs to be.

If it is a matter of federal jurisdiction, it goes to the Minister of Fisheries and Oceans for fish; for birds and certain other animals it goes to Environment Canada; or it may go to the territorial government. We share this relationship with different ministers.

The Chair: In other words, you recommend rather than decide?

Mr. d'Eca: No. It is an important distinction. The board actually makes a decision. In the Privy Council scheme of tribunals, it is an executive tribunal. It makes decisions. However, that decision making is shared with government, so that if the minister accepts a decision and he has to work within the confines of the land claim, then he can accept it and it becomes law. If the minister has any difficulties with it he can reject it, but it goes back to the Nunavut Wildlife Management Board. The board must look at the minister's reasons and make a final decision. The bottom line, though, is that the minister can accept, reject or vary an NWMB decision as long as he or she follows the terms of the land claims agreement. If you added up all the decisions, I am sure that more than 99 cent are accepted in the end, but there have been some disagreements over the years.

With respect to the offshore, yes, it is a straight advisory role. That is a very important jurisdiction for the NWMB, but it is different and much more on the advisory side of things.

Since 2001, Nunavut's commercial marine fisheries have probably been the most dynamic and expanding fisheries in the country. I know that both the Senate and the House of Commons fisheries committees have been very interested and have followed them closely.

In 2001, the initial NWMB allocation policy for Nunavut's commercial marine fisheries, both shrimp and turbot, was developed and implemented. We talked to you about that in previous years.

From 2001 to 2006 there was a significant increase in the shrimp allocations and tremendous increase in turbot allocations to Nunavut fishers.

le CGRFN a des responsabilités à l'égard des récoltes des non-Inuits. Aux termes de l'accord sur les revendications territoriales, comme vous le savez, j'en suis sûr, les droits de récolte des Inuits sont protégés par la Constitution. Les non-Inuits eux ont simplement des privilèges qui leur sont accordés en fonction des objectifs de conservation, entre autres. Tout cela est réglementé par le CGRFN. Cependant, quand le CGRFN rend une décision limitant le droit de pêche de quiconque, il partage sa compétence avec le ministère des Pêches et des Océans. C'est le CGRFN qui amorce le processus. Il rend une décision. Le ministre la reçoit et l'examine. S'il n'y trouve rien à redire, il l'accepte et elle devient loi, ou bien le gouvernement la met en œuvre comme il convient.

Si la question est de compétence fédérale, elle relève du ministre des Pêches et des Océans en ce qui concerne le poisson; d'Environnement Canada en ce qui concerne les oiseaux et certains autres animaux ou, peut-être, du gouvernement territorial. Nous partageons la compétence avec différents ministres.

Le président : En d'autres mots, vous faites des recommandations plutôt que de décider?

M. d'Eca : Non. Il y a là une distinction importante à faire. Le CGRFN est celui qui prend réellement la décision. Selon le régime des tribunaux qui a cours au Conseil privé, il s'agit d'un tribunal exécutif. Il rend des décisions. Cependant, ce pouvoir décisionnel est partagé avec le gouvernement, de sorte que si le ministre accepte sa décision — et il doit se conformer aux dispositions de l'accord sur les revendications territoriales —, alors il peut l'approuver et elle devient loi. Si la décision cause des difficultés au ministre, il peut la rejeter, mais elle est alors renvoyée au CGRFN qui doit tenir compte des motifs du ministre avant de rendre une décision définitive. Le résultat final, cependant, c'est que le ministre peut accepter, rejeter ou changer une décision du CGRFN tant et aussi longtemps qu'il respecte les modalités de l'accord sur les revendications territoriales. Si l'on examinait toutes les décisions prises jusqu'ici par le CGRFN, je suis sûr que plus de 99 p. 100 d'entre elles sont acceptées en fin de compte, mais il y a tout de même eu certains désaccords au fil des ans.

En ce qui concerne les eaux au large de la côte, effectivement, il a un rôle carrément consultatif. C'est là un rôle très important, mais il est différent et engage beaucoup plus que de simples consultations.

Depuis 2001, les pêches marines commerciales du Nunavut sont probablement celles qui ont été les plus dynamiques et qui ont connu la plus grande croissance au Canada. Je sais que les comités des pêches du Sénat et la Chambre des communes s'y sont beaucoup intéressés et qu'ils les ont suivies de près.

En 2001, le CGRFN a élaboré et mis en œuvre pour la première fois une politique d'allocation pour la pêche marine commerciale du Nunavut, à la fois de la crevette et du flétan noir. Nous vous en avons parlé déjà.

De 2001 à 2006, les quotas de crevettes attribués aux pêcheurs du Nunavut ont beaucoup augmenté, tout comme ceux du flétan noir.

Other events took place in those years. In 2002 the Minister of Fisheries and Oceans agreed that no additional access should be granted to non-Nunavut interests in the territory's adjacent waters until Nunavut had achieved access to a major share of its adjacent fishery resources.

In 2003, the Government of Nunavut and Nunavut Tunngavik Inc. completed the Nunavut Economic Development Strategy. That strategy identified the fishery as a key growth area in the territory's future economy. By 2005, the Government of Nunavut's and NTI's Nunavut Fisheries Strategy was published, and it provided clear direction for the long-term development of the territory's fishing industry.

In 2006 the Government of Nunavut released an independent report on the offshore fishing industry. Its intention was to assist in fisheries policy and program development, strategic planning and investment decisions. Also in 2006 the NWMB received written submissions that it requested from the Nunavut fishing industry, from Fisheries and Oceans Canada and from the Government of Nunavut concerning that independent report's recommendations.

As I mentioned at the outset, 2006 was the start of the development of a draft new NWMB allocation policy. With that independent report coming, the NWMB took the opportunity to start to develop its new allocation policy. There was a well-attended two-day NWMB public consultation at the end of November 2006 regarding the new draft policy. It was attended by the fishing industry, the board's co-management partners, and by the public.

At that November 2006 consultation, and in the period following it, which bring us to 2007, the NWMB received further suggestions from both the fishing industry and its co-management partners regarding improvements to the draft allocation policy.

In 2007 there were further changes to the draft policy, and a two-day NWMB public hearing June 12 and 13 of 2007. That was just after we last met with you. That hearing was attended by the fishing industry, by the co-management partners, and by the public again.

Based upon further suggestions and directions received at the June hearing, a final set of changes was made to the draft policy, and a proposed final draft was presented to the NWMB members at their December 2007 regular meeting. The draft was officially approved at that meeting.

I went through this little chronology to underline the fact that the NWMB took great care in undertaking extensive consultations and developed this policy very much in cooperation with government, Inuit and the Nunavut fishing industry.

D'autres événements sont survenus durant ces années. En 2002, le ministre des Pêches et des Océans a convenu qu'il ne faudrait pas autoriser des intérêts de l'extérieur du Nunavut à pêcher davantage dans les eaux contigües du territoire jusqu'à ce que le Nunavut y ait réalisé l'accès à une grande partie de ses ressources halieutiques.

En 2003, le gouvernement du Nunavut et le Nunavut Tunngavik Inc. ont mis la dernière main à la stratégie de développement économique du Nunavut. La stratégie repérait les pêches comme un moteur de croissance future essentiel de l'économie du territoire. Dès 2005, le gouvernement du Nunavut et le NTI ont rendu publique la stratégie de pêche du Nunavut qui était nettement axée sur la croissance à long terme de l'industrie de la pêche du territoire.

En 2006, le gouvernement du Nunavut a rendu public un rapport indépendant sur l'industrie de la pêche au large des côtes. Il souhaitait ainsi contribuer à l'élaboration de la politique et des programmes, de la planification stratégique et des décisions d'investissement dans le domaine des pêches. Également en 2006, le CGRFN a reçu des mémoires que des membres de l'industrie de la pêche du Nunavut, Pêches et Océans Canada et le gouvernement du Nunavut lui ont présentés à sa demande concernant les recommandations faites dans le rapport indépendant.

Comme je l'ai mentionné au départ, l'année 2006 a signalé le début de l'élaboration d'un projet de nouvelle politique d'allocation du CGRFN. En effet, le CGRFN a profité de l'imminence du rapport pour commencer à élaborer sa nouvelle politique d'allocation. C'est ainsi qu'à la fin de novembre 2006, il a tenu des consultations publiques d'une durée de deux jours concernant la nouvelle ébauche. Des membres de l'industrie de la pêche, des partenaires de la cogestion du CGRFN et des membres du grand public y assistaient.

Lors de ces consultations de novembre 2006 et durant la période qui a suivi, ce qui nous amène en 2007, le CGRFN a reçu d'autres suggestions à la fois de l'industrie de la pêche et de ses partenaires de cogestion en vue d'améliorer la politique d'allocation.

En 2007, d'autres changements ont été apportés à l'ébauche, et le CGRFN a tenu des audiences publiques de deux jours, soit les 12 et 13 juin 2007. C'était tout juste après la dernière fois que nous nous sommes rencontrés. L'industrie de la pêche, les partenaires de cogestion et le grand public étaient à nouveau présents.

En fonction d'autres suggestions et orientations discutées aux audiences de juin, une dernière série de changements a été apportée à l'ébauche et une version définitive a été présentée aux membres du CGRFN lors de leur réunion régulière de décembre 2007. C'est à ce moment qu'ils ont adopté officiellement la nouvelle politique.

Je vous ai fait cette petite chronologie pour souligner le fait que le CGRFN a pris grand soin de tenir des consultations poussées et que la politique a été élaborée en très grande collaboration avec le gouvernement, les Inuits et l'industrie de la pêche du Nunavut.

On to the second part of the presentation, which is an outline of the specifics of the new NWMB allocation policy. The policy addresses 10 allocation-related issues. The first is the role of the NWMB in Nunavut's fisheries. We talked a little bit about that in our introductory question and answer session.

Second, it goes on to talk about the purposes of the policy and the objective of the policy.

Third, the allocation policy talks about the role of the new Fisheries Advisory Committee, and we will tell you about that. It is a new innovation within the overall scheme of deciding upon allocations in Nunavut.

Fourth, it looks at the principles that guide the policy. Fifth, the policy addresses the matter of responsible stewardship.

The sixth area, and this is really getting to the heart of things, is the allocation guidelines set out in the policy. How do you decide who gets how much? The guidelines are particularly important for that.

The policy also looks at the whole matter of inshore fisheries development. That is the seventh point. I know there has been a lot of interest among Inuit, among politicians and within the fishing industry itself with respect to how we develop the fisheries inshore. It is a huge challenge.

Eighth, the policy introduces the concept of an exploratory fisheries fund. We will talk to you a bit about that.

The whole topic of transparency and disclosure is the ninth issue. We are a public, open board. This is a public resource, but there are commercial applications. The question here is how are you open and transparent and yet recognize legitimate confidentiality concerns.

Finally, we will tell you about the application procedure and deadlines, just to round out the talk.

I will briefly present each of those 10 allocation-related issues to you. First I will go through this map, which I think you may have seen in our last presentation as well. There is some writing on it, but you do not have to worry about that. The main point I want to you to get is that you can see the Nunavut Settlement Area in the upper middle part of the map.

As we mentioned, the NWMB exercises decision-making authority within the Nunavut Settlement Area. Outside, down in Hudson Bay and Hudson Strait, is zone 2. The land claim refers to this area outside of the Nunavut Settlement Area. The Nunavut Settlement Area is the 12-mile zone from the land out into the territorial sea, which the NWMB has decision-making jurisdiction over. Then you have zone 2 in Hudson Bay and Hudson Strait. Off to the east in Davis Strait and Baffin Bay you have zone 1, again where the NWMB exercises advisory jurisdiction.

Passons maintenant au deuxième volet de mon exposé qui porte sur les caractéristiques de la nouvelle politique d'allocation du CGRFN. La politique concerne dix questions reliées à l'allocation. La première concerne le rôle du CGRFN dans les pêches du Nunavut. Il en a été un peu question lors de la période de questions et de réponses au début.

Ensuite, il sera question du but et des objectifs de la politique.

Puis, nous passerons au rôle du nouveau Comité consultatif des pêches. Il s'agit d'une nouveauté dans le régime global de prise de décision concernant les allocations au Nunavut.

En quatrième lieu, nous décrirons les principes sur lesquels s'appuie la politique, puis de la gestion responsable.

Le sixième domaine, et on entre vraiment dans le vif du sujet, ce sont les principes d'allocation énoncés dans la politique. Comment décider qui obtient quoi? Les lignes directrices sont particulièrement importantes à cet égard.

La politique porte également sur toute la question de l'essor des pêches côtières. C'est le septième point. Je suis conscient que les Inuits, la classe politique et les membres de l'industrie de la pêche comme tels s'intéressent beaucoup à la manière dont nous allons donner de l'essor aux pêches côtières. C'est là un très grand défi.

Huitième point, la politique introduit le concept d'un fonds pour les pêches d'exploration. Je vais vous en parler un peu.

Toute la question de la transparence et de la divulgation représente le neuvième point. Nous sommes un conseil public et ouvert. Il s'agit d'une ressource publique, mais elle connaît des applications commerciales. La question est de savoir comment demeurer transparent et ouvert tout en reconnaissant des préoccupations légitimes sur le plan de la confidentialité.

Enfin, nous vous parlerons un peu de la procédure de demandes et des dates limites, juste pour être sûrs de ne rien oublier.

Je vais vous exposer brièvement chacune de ces dix questions liées à l'allocation. Tout d'abord, je vais passer en revue avec vous la carte que voici, que vous avez peut-être vue lors de notre dernier exposé. Elle comporte du texte, mais vous n'avez pas à vous en préoccuper. L'essentiel, c'est la région du Nunavut qui se trouve en haut, au centre.

Comme nous l'avons mentionné, le CGRFN est celui qui exerce le pouvoir décisionnel dans la région du Nunavut. À l'extérieur de la région, plus au sud dans la baie d'Hudson et le détroit d'Hudson, se trouve la zone 2. L'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut mentionne cette zone qui se trouve à l'extérieur de la région du Nunavut. La région du Nunavut couvre une zone de 12 milles à partir de la côte, dans les eaux territoriales, sur laquelle le conseil a pouvoir de décision. Vient ensuite la zone 2, dans la baie d'Hudson et le détroit d'Hudson. Vers l'est, dans le détroit de Davis et la baie de Baffin, on trouve la zone 1, à l'égard de laquelle, je le répète, le conseil joue un rôle consultatif.

I will start with the NWMB role in Nunavut's fisheries inside the Nunavut Settlement Area. I will not spend much time on this, but I will say that inside that area, within the land claim area, the NWMB and Fisheries and Oceans Canada share that co-jurisdictional decision-making relationship with respect to the establishment, modification or removal of any harvesting limitations.

Outside the Nunavut Settlement Area, in Baffin Bay and Davis Strait, where as I mentioned most of the commercial fishing takes place, the NWMB exercises that advisory jurisdiction. Under that advisory jurisdiction, it provides information to the department that would assist in wildlife management beyond the marine areas of the Nunavut Settlement Area — in Davis Strait and the offshore of Davis Strait, Baffin Bay, for instance.

As well, the board provides advice requested from DFO regarding decisions that would affect Inuit harvesting rights and opportunities within the Nunavut Settlement Area.

Our view is that what takes place in the offshore will inevitably affect harvesting rights and opportunities within the Nunavut Settlement Area. You have to have a strong and successful offshore fishery to be able to develop your inshore fishery.

Also under its advisory authority, the board makes recommendations that the department must consider when it is making decisions that affect the marine areas of the Nunavut Settlement Area. All of this is straight out of the land claim.

Not in the land claim but captured by it, the NWMB makes individual commercial allocation recommendations to the department with respect to Nunavut's regional turbot and shrimp allocations. It is under that heading that the NWMB has developed this allocation policy to assist it in a transparent way to be able to make responsible individual commercial allocation recommendations.

There are six purposes to this allocation policy. The first purpose is to explain the principles and guidelines to be considered by the Nunavut Wildlife Management Board in fairly determining individual commercial allocations of Nunavut's adjacent marine fisheries resources.

The second purpose of the policy is to describe the mandatory requirements for responsible stewardship applying to all participants in Nunavut's commercial marine fisheries.

The third purpose is to make clear the role of the committee I mentioned earlier, the Fisheries Advisory Committee, in Nunavut's commercial marine fisheries.

The fourth purpose is to set out the NWMB's plan for inshore fisheries development, which is still very much in the beginning stages.

The fifth purpose is to explain the NWMB's recommendation for the establishment by industry of an exploratory fisheries fund. This is not a government fund. We are suggesting to industry that they consider establishing this exploratory fisheries fund.

Je vais commencer par aborder le rôle du CGRFN dans les pêches du Nunavut à l'intérieur de la région du Nunavut. Je ne m'y attarderai pas trop, mais je précise qu'à l'intérieur de cette région, dans la région visée par l'accord, le CGRFN et Pêches et Océans Canada se partagent la compétence décisionnelle en ce qui concerne l'établissement, la modification ou l'abolition des limites de zones de pêche.

À l'extérieur de la région du Nunavut, dans la baie de Baffin et le détroit de Davis, là où j'ai dit qu'avait lieu la plus grande partie de la pêche commerciale, le CGRFN a un mandat consultatif dans le cadre duquel il fournit au ministère des renseignements pour l'aider à gérer les ressources fauniques au-delà des zones marines de la région du Nunavut — dans le détroit de Davis et au large du détroit, de la baie de Baffin, par exemple.

De plus, le CGRFN prodigue les conseils demandés par le MPO concernant les décisions qui toucheraient les droits de pêche des Inuits et leurs possibilités de pêche dans la région du Nunavut.

Nous sommes d'avis que ce qui se passe au large touchera inévitablement les possibilités et les droits de pêche dans la région du Nunavut. Il faut une pêche hauturière bien établie et réussie pour pouvoir donner de l'essor à la pêche côtière.

Également en vertu de son mandat consultatif, le CGRFN fait des recommandations dont doit tenir compte le ministère lorsqu'il prend des décisions qui touchent les zones marines de la région du Nunavut. Tout cela est directement tiré également de l'accord sur les revendications territoriales.

Ce qui n'y figure pas, mais qui est quand même prévu, c'est que le CGRFN fait au ministère des recommandations concernant les allocations commerciales individuelles pour tout ce qui touche aux allocations régionales de flétan noir et de crevette du Nunavut. C'est en cette capacité que le CGRFN a élaboré la politique d'allocation afin de l'aider à faire en toute transparence des recommandations responsables à l'égard des allocations commerciales individuelles.

Donc, la politique d'allocation a six buts. Le premier est d'expliquer les principes et les lignes directrices dont doit tenir compte le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut pour établir avec équité les quotas commerciaux individuels des ressources halieutiques marines dans les eaux contiguës du Nunavut.

Le deuxième but de la politique est de décrire les exigences obligatoires d'une gestion responsable s'appliquant à tous les participants aux pêches marines ou commerciales du Nunavut.

Troisième but, il faut bien préciser le rôle du comité que j'ai mentionné tout à l'heure, c'est-à-dire du Comité consultatif des pêches, dans les pêches marines commerciales du Nunavut.

Quatrième but, il faut énoncer le plan du CGRFN pour l'essor des pêches côtières, qui en est encore à ses tout débuts.

Le cinquième but consiste à expliquer la recommandation du CGRFN visant l'établissement par l'industrie d'un fonds pour les pêches d'exploration. Il ne s'agit pas d'un fonds gouvernemental. Nous proposons à l'industrie qu'elle envisage d'établir ce fonds.

The sixth purpose is to describe the mandatory requirements for transparency and disclosure in the management and development of Nunavut's marine fisheries resources.

Those are the six purposes. Following the next slide, which deals with the objective of the policy, I want to take a closer look at each of the six purposes we just introduced.

The NWMB's allocation policy seeks to achieve an ambitious four-part objective. It is four parts, but all in a single sentence.

It is, first of all, to facilitate a cooperative, professional and diversified approach to ecosystem-based fisheries development. The second aspect is maintaining compliance with the principles of conservation. The third is relying upon reinvestment in the fishery by Nunavut fishers. The fourth point is ensuring the wide distribution of tangible benefits to Nunavummiut. We judge our policy by this objective.

I will return to the six purposes of the policy. First we want to look at the role of the Fisheries Advisory Committee, the new committee that is just being established now. The committee is composed of five members. One is selected by the NWMB; two are chosen by the Government of Nunavut; and two are selected by Nunavut Tunngavik Inc. The committee provides allocation advice to the NWMB.

You may ask why the Government of Nunavut and NTI are appointing not just some members but four out of the five members, while the NWMB appoints only one. From the board's perspective, it has to do with the type of expertise that the NWMB wishes to rely upon when it is considering commercial marine allocations.

The NWMB's own expertise is primarily with respect to wildlife and fisheries management: how many animals there are, how many you can safely harvest, what kind of gear restrictions you may have to put in place, what seasons there should be. You will recall that the Government of Nunavut and NTI are the authors of the Nunavut Economic Development Strategy and the Nunavut Fisheries Strategy. They have more experience, more authority and more knowledge concerning fundamental socio-economic governance, business, employment and development issues. Therefore, the NWMB decided that with respect to commercial marine fisheries allocations, its own management expertise would benefit considerably from the additional experience, authority and knowledge available from this advisory committee, most of whose members will be selected by the Government of Nunavut and Nunavut Tunngavik Inc.

The advisory committee's advice will be subject to the transparency and disclosure requirements of the allocation policy, which we will get to towards the end of this presentation. They must act in a transparent and open manner, as virtually all participants in the fishery must.

Le sixième but consiste à décrire les exigences obligatoires de transparence et de divulgation dans la gestion et le développement des ressources halieutiques marines du Nunavut.

Ce sont là les six buts. Dans la diapositive suivante, qui concerne l'objet de la politique, j'aimerais m'attarder plus longuement à chacun des six buts que je viens tout juste de vous présenter.

La politique d'allocation du CGRFN vise un objectif ambitieux qui comporte quatre éléments, tous réunis dans une seule phrase.

Elle doit tout d'abord favoriser l'application d'une démarche concertée, professionnelle et diversifiée pour une mise en valeur écosystémique des ressources halieutiques tout en continuant de respecter les principes de conservation. Le troisième volet consiste à compter sur un réinvestissement dans la pêche par les pêcheurs du Nunavut et, quatrième point, à assurer une répartition élargie des retombées tangibles aux Nunavummiut. C'est en fonction de cet objectif que nous jugeons notre politique.

Revenons aux six buts de la politique. Attardons-nous d'abord au rôle du Comité consultatif des pêches, ce nouveau comité qu'on est tout juste en train d'établir. Le comité se compose de cinq membres. L'un d'entre eux est nommé par le CGRFN, deux autres, par le gouvernement du Nunavut, et les deux qui restent, par le Nunavut Tunngavik Inc. Le comité fournit au CGRFN des avis sur l'allocation des ressources halieutiques.

Si vous vous demandez pour quelle raison le gouvernement du Nunavut et le NTI nomment non seulement certains membres, mais quatre des cinq membres, alors que le CGRFN n'en nomme qu'un seul, cela a tout à voir avec le genre d'expertise sur lequel souhaite miser le CGRFN lorsqu'il examine les allocations marines commerciales.

L'expertise du CGRFN concerne essentiellement la gestion des ressources fauniques et halieutiques : combien d'animaux s'y trouvent, combien on peut en prendre en sécurité, quel genre de restrictions des engins faut-il mettre en place, quelles devraient être les saisons. Vous vous rappelez que le gouvernement du Nunavut et le NTI sont les auteurs de la stratégie des pêches du Nunavut et de la stratégie de développement économique du Nunavut. Ils ont plus d'expérience, d'autorité et de connaissances en ce qui concerne la gestion gouvernementale en matière socioéconomique, en affaires, en matière d'emploi et de développement. Par conséquent, le CGRFN a décidé qu'en ce qui concerne les allocations commerciales de pêche marine, sa propre expertise de gestion pourrait profiter considérablement de l'expérience, de l'autorité et des connaissances additionnelles de ce conseil consultatif, dont la plupart des membres sont choisis par le gouvernement du Nunavut et le Nunavut Tunngavik Inc.

Les conseils fournis par ce comité consultatif seront assujettis aux critères de transparence et de divulgation de la politique d'allocation, question que nous aborderons vers la fin de l'exposé. Il doit agir de manière transparente et ouverte, comme pratiquement tous les participants de la pêche.

The committee's advice will be based primarily upon the NWMB's allocation policy as well as upon a review and analysis of governance, business, benefits and stewardship plans and annual reports, all of which are provided by applicants to the turbot and shrimp fisheries in the offshore.

I will move on to the principles that guide the allocation policy. The board took a lot of care in selecting the principles that it felt would guide the policy. When we get to the guidelines, you will see that they are based upon these principles.

The following nine principles will be used to guide the NWMB in its allocation of these commercial marine fisheries resources, for both inside and outside the Nunavut Settlement Area.

First, healthy marine populations and habitat are essential to sustain the economic, social and cultural harvesting needs of Nunavummiut for both present and future generations.

Second, the fishery is a valuable and vital common property resource to be managed in an open, transparent and accountable manner for the equitable benefit of all Nunavummiut.

Third, there is a need for the fishery to be diversified, striking a healthy balance between inshore and offshore operations, and between community entitlements and entrepreneurial initiative.

Fourth, in allocating commercial marine fisheries resources, preference needs to be given to Nunavummiut and to operations providing direct benefits to Nunavut's economy.

Fifth, in order to achieve a prosperous Nunavut-controlled fishery, there is a need for people to work together in harmony. This is very much a part of the principles that govern Inuit relations. This particular principle is known in Inuktitut as *piliriqatiginngniq*.

Sixth, a prosperous Nunavut-controlled fishery requires substantial involvement of viable commercial ventures sponsored or owned by regional wildlife organizations and hunters and trappers organizations. We did not talk about them in my opening remarks, but I can refer to those organizations because they fit within that overall scheme. They work closely with the NWMB, but they are Inuit organizations whose members are all the fishers and hunters in Nunavut.

Seventh, there is a need to give special consideration to adjacency in the allocation of commercial marine fisheries resources, particularly within the Nunavut Settlement Area.

Eighth, in allocating commercial marine fisheries resources there is a need to give special consideration to the economic

Les conseils du comité reposeront essentiellement sur la politique d'allocation du CGRFN de même que sur un examen et une analyse de la gouvernance, des entreprises, des avantages et des plans de gestion et des rapports annuels, qui seront tous fournis par les demandeurs de quotas de pêche du flétan noir et de la crevette dans les eaux au large de la côte.

Passons maintenant aux principes sur lesquels s'appuie la politique d'allocation. Le CGRFN a pris bien soin de choisir les principes qui, selon lui, s'appliqueront à la mise en œuvre de la politique. Quand il sera question des lignes directrices, vous constaterez qu'elles s'appuient sur ces principes également.

Les neuf principes qui suivent doivent servir de guide au CGRFN dans son allocation des ressources halieutiques marines commerciales, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la région du Nunavut.

Tout d'abord, des populations et des habitats marins en santé sont essentiels pour soutenir les besoins économiques, sociaux et culturels des pêches des Nunavummiut tant pour les générations actuelles que pour les générations futures.

Ensuite, la pêche est une ressource de propriété commune précieuse et vitale qu'il faut gérer d'une manière ouverte, transparente et responsable pour le bénéfice équitable de tous les Nunavummiut.

Troisième point, il faut que la pêche soit diversifiée, qu'elle frappe un sain équilibre entre l'exploitation côtière et l'exploitation hauturière et entre les prises autorisées aux collectivités et l'initiative des entrepreneurs.

Quatrième point, lorsque sont allouées les ressources halieutiques marines à des fins commerciales, la préférence doit être donnée aux Nunavummiut et aux exploitations qui avantagent directement l'économie du Nunavut.

Cinquième point, pour que la pêche contrôlée par le Nunavut soit prospère, il faut que les gens travaillent en harmonie. Voilà qui fait vraiment partie des principes qui gouvernent les relations inuites. Ce principe particulier est connu en inuktitut comme étant le *piliriqatiginngniq*.

Sixième point, une pêche prospère contrôlée par le Nunavut exige une participation considérable d'entreprises commerciales viables parrainées ou détenues par des organismes régionaux de protection de la faune et par des organismes de chasseurs et de trappeurs. Il n'en a pas été question dans ma déclaration liminaire, mais je peux mentionner ces organismes parce qu'ils s'insèrent dans la structure globale. Ils travaillent étroitement avec le CGRFN, mais ce sont des organismes inuits dont les membres sont tous des pêcheurs et des chasseurs du Nunavut.

Septième point, il faut porter une attention spéciale à la continuité dans l'allocation des ressources halieutiques marines commerciales, particulièrement dans la partie limitrophe de la région du Nunavut.

Huitième point, lorsque sont allouées les ressources halieutiques marines commerciales, il faut accorder une

dependence of communities on those resources. Again, many of these principles echo provisions of the land claim itself.

The final principle states that in allocating commercial marine fisheries resources, there is a need to give special consideration to economically viable fishing enterprises and to fishers that have a successful history in a particular fishery.

I will turn now to the mandatory requirements for responsible stewardship. There are five mandatory responsible stewardship requirements applying to all participants in Nunavut's commercial marine fisheries. First, there is compliance with relevant law and policy. To no one's surprise, fishers are expected to comply with fisheries legislation, with management plans, with conservation harvesting plans, and so on.

The second mandatory requirement is compliance with relevant research and reporting initiatives. If the NWMB or the Department of Fisheries and Oceans sponsors or organizes particular research initiatives or requires particular reporting on fishing operations, fishers are expected to cooperate.

The third mandatory requirement is compliance with responsible habitat and ecosystem protection requirements. This could include, for instance, adopting reasonable measures to avoid the disturbance of marine mammals.

The fourth is compliance with responsible vessel and training requirements. Examples of that would be sound waste management practices and responsible and sustainable fish harvesting practices.

The final requirement is compliance with responsible fishing practices and gear use. Fishers are expected to employ practices that minimize the risk of gear loss and the harvest of undesirable bycatch, including marine mammals.

All of this is mandatory. You have to meet these requirements if you want to get an allocation in these commercial marine fisheries. All applicants for allocations must submit a stewardship plan detailing their intended measures to comply with those five requirements.

The NWMB encourages and supports international recognition of Nunavut's sustainable fisheries management through independent certification. Currently, that international recognition is envisioned to be Marine Stewardship Council, MSC, certification. I am not sure whether people are familiar with that, but more and more fisheries are opting for MSC certification, and the expectation within key markets for such certification appears to be growing. MSC certification is internationally recognized and should provide market benefits and legitimacy to Nunavut fishers.

Next are the crucially important allocation guidelines. In accordance with the nine principles we reviewed a few moments ago, the NWMB will apply three guidelines in deciding upon individual commercial marine fisheries allocations. In applying

attention toute spéciale à la dépendance économique des localités à l'égard de ces ressources. À nouveau, bon nombre de ces principes font écho aux dispositions de l'accord sur les revendications territoriales comme tel.

Le dernier principe prévoit que, dans l'allocation des ressources halieutiques marines commerciales, on tient particulièrement compte des entreprises de pêche viables sur le plan économique et des pêcheurs qui ont réalisé une pêche réussie dans un secteur particulier.

Je vais maintenant aborder la question des exigences obligatoires d'une gestion responsable. Tout d'abord, il faut respecter toute politique et toute loi pertinentes. Nul ne s'étonnera d'apprendre que l'on s'attend des pêcheurs qu'ils respecteront les lois en matière de pêche, y compris les plans de gestion, les plans de pêche à des fins de conservation et ainsi de suite.

La deuxième exigence est le respect des initiatives pertinentes en matière de recherche et de rapports. Si le CGRFN ou le ministère des Pêches et des Océans commandite ou organise des initiatives particulières de recherche ou exige des rapports particuliers sur la pêche, on s'attend que les pêcheurs vont coopérer.

La troisième obligation est le respect des exigences en matière de protection responsable de l'écosystème et de l'habitat. Cela inclurait, par exemple, d'adopter des mesures raisonnables pour éviter de perturber les mammifères marins.

La quatrième obligation est de respecter les exigences en matière d'engins et de formation responsable. Ainsi, il serait question notamment de saines pratiques de gestion des déchets et de pratiques responsables et durables de pêche.

La dernière obligation est le respect des exigences en matière de pratiques responsables de la pêche et de l'utilisation responsable des engins. On s'attend que les pêcheurs vont avoir recours à des pratiques qui minimisent le risque de perte d'engins et les captures accessoires indésirables, y compris des mammifères marins.

Ce sont là toutes des obligations. Il faut satisfaire à ces exigences si vous souhaitez obtenir un quota de pêche marine commerciale. Tous les demandeurs de quotas doivent présenter un plan de gestion qui détaille les mesures qu'ils ont l'intention de prendre pour se conformer à ces cinq exigences.

Le CGRFN encourage et appuie la reconnaissance internationale de la gestion des pêches durables du Nunavut grâce à une certification indépendante. Actuellement, cette reconnaissance internationale relève du Marine Stewardship Council, ou MSC. J'ignore si cet organisme est connu, mais de plus en plus de pêches optent pour une certification du MSC, et ces certificats semblent de plus en plus exigés sur les principaux marchés. Le certificat du MSC est internationalement reconnu, de sorte qu'il pourrait fournir des avantages commerciaux aux pêcheurs du Nunavut et leur donner une certaine légitimité.

Viennent ensuite les lignes directrices si évidemment cruciales pour l'allocation. En conformité avec les neuf principes que nous avons vus tout à l'heure, le CGRFN appliquera trois lignes directrices pour décider des quotas individuels de pêche marine

these guidelines, both the board and the Fisheries Advisory Committee will need to carefully review the governance, business, benefits and stewardship plan completed by each applicant for a commercial marine fisheries allocation.

We have provided you with our PowerPoint presentation, and we have also provided your clerk with a copy of the full allocation policy. Attached to the policy are three appendices. Appendix D to the allocation policy sets out a template for this four-part plan — governance, business, benefits and stewardship plan. It includes key factors to be taken into account and included in the plan, and it also has a table of contents so that the applicants have a guide as to what the NWMB requires in these plans.

Appendix A contains the terms of reference for the Fisheries Advisory Committee and lots more details than what I have provided to you today.

Before we get into the guidelines, I want to point out one other matter. Fishing enterprises with existing allocations will not only have these four-part plans, but the NWMB and the Fisheries Advisory Committee will be seeking from them annual reports. The board and the committee will need to carefully review these annual reports which would set out updates on their governance, business, benefits and stewardship commitments as well as detailed financial information.

Appendix C to that allocation policy sets out a template for the annual report.

Now we are getting a little deeper into the guidelines. They are organized as a cumulative point system. The maximum score that an applicant could receive would be 100 points.

The first guideline is governance and business capacity. An applicant can score up to 30 points under this guideline and must achieve a score of at least 18 points, which is 60 per cent. There is a minimum score you have to achieve or else you do not get an allocation.

The guideline itself is divided into three subsections, again with respect to governance and business capacity. Under the first of these subsections, you have to be able to demonstrate that you have proper governance procedures, including openness, transparency and accountability in your operations.

Under the next subsection, you have to show that you are a viable commercial venture. Viability includes such considerations as suitable business planning, capacity to fish, responsible stewardship, relative economic return, value added to the fishery, stability of employment and economic benefits to Nunavut. There are many indicators of viability.

Under the third subsection, you can demonstrate a positive history in the fishery. Do you have a proven record in the fishery? If so, the board wants to hear about it, and you will get points for that.

commerciale. Dans l'application de ces lignes directrices, tant le CGRFN que le Comité consultatif des pêches devront examiner avec soin la gouvernance, la capacité commerciale, les avantages et le plan de gestion soumis par chaque demandeur de quotas de pêche marine commerciale.

Nous vous avons fait une présentation PowerPoint, et nous avons également laissé à votre greffière copie du texte intégral de la politique d'allocation. Vous y trouverez joints trois appendices. L'annexe D de la politique d'allocation décrit le modèle du plan en quatre volets — la gouvernance, les affaires, les avantages et le plan de gestion. Il inclut les principaux facteurs dont il faut tenir compte et qui sont inclus dans le plan et une table des matières, de sorte que les demandeurs peuvent se renseigner sur ce qu'exige le CGRFN dans ces plans.

L'appendice A décrit le mandat du Comité consultatif des pêches et fournit beaucoup d'autres précisions sur ce que je vous ai décrit aujourd'hui.

Avant de passer aux lignes directrices, je tiens à souligner un autre point. Les entreprises de pêche qui ont déjà des allocations devront non seulement fournir ces plans en quatre volets, mais le CGRFN et le Comité consultatif des pêches les obligeront à soumettre des rapports annuels. Le conseil et le comité devront examiner avec soin ces rapports annuels dans lesquels se trouveront les mises à jour à l'égard de leurs engagements en matière de gouvernance, d'affaires, d'avantages et de gestion ainsi que des renseignements financiers détaillés.

L'annexe C fournit un modèle de rapport annuel.

Voilà qui nous mène vraiment au cœur des lignes directrices. Elles sont structurées en fonction d'un système de points cumulatifs. Le nombre maximal de points que peut obtenir un demandeur est 100.

La première ligne directrice concerne la gouvernance et la capacité commerciale. La note maximale que peut obtenir le demandeur est de 30 points à ce titre et il faut qu'il ait une note d'au moins 18 points, soit 60 p. 100. C'est la note minimale qu'il faut obtenir, sans quoi on n'a pas droit à une allocation.

La ligne directrice se divise en trois parties qui portent à nouveau sur la gestion et la capacité de l'entreprise. Selon la première de ces parties, il faut pouvoir démontrer qu'on a en place une exploitation ouverte, transparente et responsable.

Dans la partie suivante, il faut prouver qu'on a une entreprise commerciale viable. Par viabilité, on entend notamment un plan d'affaires convenable, la capacité de pêcher, une gestion responsable, un rendement économique relatif, une valeur ajoutée à la pêche, une stabilité d'emploi et des avantages économiques pour le Nunavut. Il existe de nombreux indicateurs de la viabilité.

Dans la troisième partie, il faut avoir fait ses preuves dans le secteur des pêches. Avez-vous fait vos preuves dans ce secteur? Dans l'affirmative, le conseil souhaite le savoir, et il vous attribuera des points à cet égard.

Each applicant must demonstrate transparent and accountable operations, subject to relevant confidentiality and privacy concerns, of course.

The second of the three guidelines is Inuit involvement. An applicant can score up to 40 points under this guideline, as compared to the 30 points for the previous guideline. The second guideline is subdivided into four subsections. First, the board looks at whether the economic enterprise is owned or sponsored by a regional wildlife organization or by hunters and trappers organizations. Is the community involved in this in some way? Second, do you have Inuit ownership of the economic enterprise? Third, is your community adjacent to the fishing area? Fourth, is your community economically dependent on the resource?

Higher points are given for the following: ownership of a fishing enterprise by a regional wildlife organization or multiple hunters and trappers organizations. One might well ask why ownership by multiple hunters and trappers organizations should earn higher points than ownership by a single hunters and trappers organization, or HTO as we refer to them. Here is the reasoning. All things being equal, if the harvesters in two communities jointly own a productive fishing enterprise, involvement in that enterprise and any benefits received from it will necessarily be distributed among both communities. If just a single community owns the fishing enterprise, then the involvement and the benefits will be focused in that single community.

The idea behind this approach is based on the understanding that the more HTO owners there are, the more Inuit involvement there will be. All of this is also reflected in the objective of the allocation policy, which we referred to earlier, which calls for the wide distribution of tangible benefits to Nunavummiut. It is also echoed in the land claim itself.

Higher points are also awarded for Inuit ownership of the fishing enterprise. The level of scoring would be dependent upon the percentage of Inuit ownership of the fishing enterprise, as well as the number of Inuit owners. There are higher points for community adjacency to the fishing area and higher points for community dependence on the resource.

The third guideline, again for 30 points, deals with benefits to Nunavummiut. As in guideline 1, an applicant must achieve a score of at least 18 points, 60 per cent, to be eligible for an allocation.

This guideline is also divided into three subsections. The first is employment of Nunavummiut, especially Inuit. Points are awarded for the number of people employed. That does not just include people on the boats; it could be land-based employees as well. The board looks at the level of position filled. The higher the

Chaque demandeur doit faire la preuve que son exploitation se fait de manière transparente et responsable, sous réserve naturellement de préoccupations relatives à la confidentialité et à la protection de la vie privée et des renseignements personnels.

La deuxième ligne directrice concerne la participation inuite. Le demandeur peut obtenir jusqu'à 40 points à cet égard, contre les 30 points prévus pour la ligne directrice précédente. La deuxième ligne directrice est subdivisée en quatre parties. Tout d'abord, le CGRFN détermine si l'entreprise de pêche est la propriété d'un ORRF ou de multiples OCT. La collectivité y participe-t-elle d'une manière quelconque? Ensuite, l'entreprise économique est-elle de propriété inuite? Enfin, les activités de l'entreprise de pêche sont-elles contiguës à une collectivité? Et quatrième point, la collectivité dépend-elle des ressources exploitées par l'entreprise de pêche?

Des points supplémentaires sont accordés à l'égard des exigences suivantes : l'entreprise de pêche est propriété d'un organisme régional de protection de la faune ou de multiples organismes de chasseurs et de trappeurs. Si vous vous demandez pourquoi l'entreprise qui est la propriété de multiples organismes de pêcheurs et de chasseurs devrait cumuler plus de points que celle qui est la propriété d'un seul organisme du genre, ou OCT comme nous les appelons, voici le raisonnement. Toutes choses étant égales par ailleurs, si les pêcheurs de deux collectivités sont propriétaires conjoints d'une entreprise de pêche productive, la participation à cette entreprise et aux avantages qui en découlent sera forcément répartie au sein des deux collectivités. Si une seule collectivité est propriétaire de l'entreprise de pêche, alors la participation et les avantages seront axés davantage sur cette localité.

L'approche s'appuie sur le fait que plus il y a d'OCT propriétaires, plus la participation inuite sera grande. Tout ça est également reflété dans l'objectif de la politique d'allocation dont nous avons parlé tout à l'heure qui exige une large répartition des avantages tangibles aux Nunavummiut. On retrouve également cette approche dans l'accord sur les revendications territoriales.

Des points supplémentaires sont également accordés pour la propriété inuite de l'entreprise de pêche. La note obtenue serait fonction du pourcentage de propriété inuite, de même que du nombre de propriétaires inuits. Des points supplémentaires sont aussi accordés si la collectivité est contiguë au secteur de pêche et si elle dépend de la ressource.

La troisième ligne directrice, pour laquelle il est à nouveau possible d'obtenir 30 points au maximum, concerne les avantages pour les Nunavummiut. Comme pour la première ligne directrice, le demandeur doit obtenir la note minimale de 18 points, c'est-à-dire 60 p. 100 des points, pour avoir droit à une allocation.

La ligne directrice est également divisée en trois parties. La première porte sur l'emploi des Nunavummiut, surtout des Inuits. Des points sont accordés pour le nombre de personnes employées. Cela n'inclut pas seulement ceux qui sont à bord des bateaux de pêche, mais également les employés qui travaillent sur terre. Le

level, the more points. It also looks at whether you have a demonstrated record of retaining Nunavut employees, especially Inuit.

The second subsection is ownership of the economic enterprise or the vessels by one or more residents of Nunavut. More points are awarded for multiple Nunavut owners, as I mentioned earlier.

The third subsection for benefits is participation in the exploratory fisheries fund, should it be established, and the provision of other direct benefits to Nunavut. Examples of other direct benefits might be economic benefits to dependent communities; market development; perhaps investment in training, research or inshore processing, or infrastructure, which is crucial.

That is it for the guidelines. I will move now to inshore fisheries development. Inshore fisheries development refers to two different aspects of the inshore. One has to do with the geographic inshore. Again, back to the Nunavut Settlement Area, it is those waters that are relatively close to the shore of Nunavut, specifically the waters of Canada's territorial sea adjacent to Nunavut. They comprise the marine areas of the Nunavut Settlement Area. We want to develop a fishery within the waters covered by our land claims agreement.

The other aspect of inshore fisheries development has to do with small boat fisheries, fishing conducted with vessels under 100 feet in length.

We will start with fisheries development with the Nunavut Settlement Area. The NWMB wants to encourage fisheries development within the Nunavut Settlement Area, and it proposes to establish a Qikiqtaaluk regional turbot total allowable harvest of 100 tonnes. In other words, for the Baffin Region, it wants to start off by establishing a modest total allowable harvest within the Nunavut Settlement Area of 100 tonnes. That comes from the overall allocation that we have. It is not on top of what we are harvesting. Right now it is all being harvested from the offshore. The NWMB is taking 100 tonnes and saying this is exclusively for the inshore, for the area close to the land.

In addition, the NWMB is recommending that the Qikiqtaaluk Wildlife Board, which is the regional wildlife organization for Baffin Region, commence discussion with the region's communities regarding potential identification and establishment of exclusive community economic fishing zones within the Nunavut Settlement Area.

The Chair: I have a question. Is there a Baffin wildlife board as well as a Nunavut wildlife board?

Mr. d'Eca: You brought up a good point. In future talks of this nature I will have a chart at the beginning that shows it, because we take the structure for granted, but it is a complex group of organizations.

CGRFN examine le niveau des postes occupés. Plus le niveau est élevé, plus le demandeur obtient de points. Il tient également compte du fait que vous avez établi que, comme employeur, vous maintenez en poste des employés du Nunavut, surtout des Inuits.

La deuxième partie concerne la propriété de l'entreprise économique ou des bateaux de pêche par au moins un habitant du Nunavut. Plus il y a de propriétaires nunavummiut, plus vous obtenez de points, comme je l'ai dit tout à l'heure.

La troisième partie des avantages est la participation au fonds pour les pêches d'exploration, s'il venait à être créé, et l'offre d'autres avantages directs au Nunavut. Parmi ces avantages directs, on peut penser à des avantages économiques pour les collectivités dépendantes, la croissance du marché, l'investissement peut-être dans la formation, la recherche et la transformation sur terre ou l'infrastructure, qui est cruciale.

Voilà donc pour les lignes directrices. Nous allons maintenant passer à la croissance de la pêche côtière. Par cette expression, il faut entendre deux aspects différents. L'un concerne l'emplacement géographique dans les eaux intérieures. À nouveau, pour en revenir à la région du Nunavut, ce sont les eaux qui sont relativement proches des côtes du Nunavut, surtout les eaux de la mer territoriale du Canada contiguës au Nunavut. Ce sont les zones marines de la région du Nunavut. Nous souhaitons développer une pêche dans ces eaux visées par l'accord sur les revendications territoriales.

L'autre aspect de la croissance de la pêche côtière concerne les petits engins, la pêche pratiquée au moyen d'engins de moins de 100 pieds de longueur.

Commençons par la croissance des pêches dans la région du Nunavut. Le CGRFN souhaite encourager la croissance des pêches à l'intérieur de la région du Nunavut et il propose donc d'allouer à la réserve Qikiqtaaluk un quota régional de 100 tonnes de flétan noir. En d'autres mots, pour la région de Baffin, il souhaite commencer par un objectif de 100 tonnes de prises autorisées totales à l'intérieur de la région du Nunavut, ce qui est un objectif modeste. Il est déduit des prises totales dont nous disposons. Il ne s'ajoute pas à ce que nous pêchons. Actuellement, cette pêche est pratiquée au large des côtes. Le CGRFN réserve 100 tonnes de ces prises exclusivement à l'intention de la pêche côtière, pour la région à proximité de la terre.

De plus, le CGRFN recommande que le Qikiqtaaluk Wildlife Board, c'est-à-dire l'organisme régional de protection de la faune de la baie de Baffin, entame des pourparlers avec les localités de la région concernant l'éventuelle identification et l'éventuel établissement de zones de pêche économiques exclusives à la communauté à l'intérieur de la région du Nunavut.

Le président : J'ai une question à vous poser. Existe-t-il, en plus de l'organe de protection de la faune du Nunavut, un organe analogue pour la région de Baffin?

M. d'Eca : Excellente question! Désormais, quand je ferai des exposés sur cette question, je présenterai au début un organigramme, parce que nous tenons pour acquis la structure, mais il s'agit en fait d'un regroupement complexe d'organismes.

The Chair: I do not know about other senators, but I am having trouble figuring out who is who and what is what. There is the Nunavut Wildlife Management Board, but there is also another wildlife management board, a Baffin wildlife management board.

Mr. d'Eca: It is a regional wildlife organization.

You have three parties: government, Inuit and this administrative tribunal that is not beholden to either and does not take instructions from either. The administrative tribunal, this institution of public government, this regulatory agency is the Nunavut Wildlife Management Board.

On the government side, you have various departments. They could be federal or territorial, and they specialize. Fisheries and Oceans Canada has fish, and so on.

On the Inuit side, you have the party from the land claim representing Inuit interests, Nunavut Tunngavik Incorporated.

Then you have regional wildlife organizations, which are Inuit organizations that represent Inuit hunters. We have three regions in Nunavut: Baffin Region, Kivalliq Region, and Kitikmeot Region. They are the three administrative regions. Each has an Inuit harvester organization known as a regional wildlife organization. Beneath them are all these individual communities, hunter and trapper organizations. They are also Inuit organizations.

They are close to NTI, but they are separate from it. They are also close to the NWMB because they work closely with us since we are all involved in wildlife matters. Under the land claim these Inuit organizations have certain responsibilities, and the NWMB works with them to assist them to exercise their responsibilities.

In a sense, the regional wildlife organization is a supervisor of the hunters and trappers organizations, all the different communities.

The NWMB recommends to the Qikiqtaaluk Wildlife Board. It is not in a position to direct them to do something, but it recommend it is a good idea; it falls within their authority as sort of the supervisor of the hunters and trappers organizations.

If we are going to develop an inshore commercial fishery, you want to know what zone each community has so that they know where their boundaries are. It makes sense to us that the Qikiqtaaluk Wildlife Board, the regional Inuit wildlife organization, discusses with the region's communities the identification and establishment of these exclusive community economic fishing zones within the Nunavut Settlement Area.

Le président : J'ignore ce qu'il en est de mes collègues, mais j'ai de la difficulté à m'y retrouver. On nous parle du Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut, mais il existe aussi un autre organe de gestion des ressources fauniques, un conseil de gestion des ressources fauniques de Baffin.

M. d'Eca : C'est l'organisme régional.

Il y a trois parties : le gouvernement, les Inuits et ce tribunal administratif qui n'est pas redevable aux deux autres et ne prend pas ses instructions d'eux. Le tribunal administratif, une institution d'administration publique, l'organe de réglementation, est le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut.

Du côté du gouvernement, il y a divers ministères. Ils pourraient être fédéraux ou territoriaux, et ils s'occupent d'une spécialité. Par exemple, Pêches et Océans Canada s'occupe du poisson, et ainsi de suite.

Du côté inuit, c'est la partie à l'accord sur les revendications territoriales qui représente les intérêts inuits, soit le Nunavut Tunngavik Incorporated.

Viennent ensuite les organismes régionaux de protection des ressources fauniques, c'est-à-dire les organismes inuits qui représentent les chasseurs inuits. Il existe trois régions au Nunavut : la région de Baffin, celle de Kivalliq et celle de Kitikmeot. Ce sont là les trois régions administratives. Chacune compte un organisme de défense des intérêts des pêcheurs et chasseurs inuits qu'on appelle organisme régional de protection des ressources fauniques. Il représente tous les groupes individuels de trappeurs et de chasseurs, qui sont également inuits.

Ces organismes entretiennent de nombreux liens étroits avec le NTI, mais ils en sont distincts. Ils sont presque assimilés également au CGRFN parce qu'ils travaillent en étroite collaboration avec nous étant donné que nous travaillons tous à des dossiers concernant des ressources fauniques. En vertu de l'accord sur les revendications territoriales; ces organismes inuits ont certaines responsabilités, et le CGRFN travaille avec eux pour les aider à s'acquitter de leurs mandats.

En un certain sens, l'organisme régional de protection des ressources fauniques assure la surveillance des chasseurs et des organismes représentant les chasseurs et les trappeurs, toutes les différentes collectivités.

Le CGRFN fait des recommandations au Qikiqtaaluk Wildlife Board. Il n'est pas en mesure de lui donner des ordres, mais il fait des recommandations; c'est à cet organisme que revient la responsabilité de les mettre en œuvre puisqu'il agit en quelque sorte comme superviseur des organismes de chasseurs et de trappeurs.

Si nous voulons réussir à développer une pêche commerciale côtière, il faut savoir quelle zone revient à chaque collectivité pour que celle-ci connaisse les limites de son territoire. Pour nous, il est logique que le Qikiqtaaluk Wildlife Board, c'est-à-dire l'organisme régional de protection des ressources fauniques inuit, discute avec les localités de la région de la définition et de l'établissement de ces zones de pêche économiques exclusives à l'intérieur de la région du Nunavut.

I hope that helps. I know it takes a while for all this to soak in. We are giving you lists of this and lists of that, but such is the nature of our allocation policy. This is basically an introduction. If you have a further interest, you will have all the documents.

Senator Robichaud: We will never get out of the introduction.

Mr. d'Eca: You are mere slides away from the end.

The other aspect of inshore fisheries development is what I referred to as the small boat fisheries development. To encourage that, the NWMB proposes to allocate 400 tonnes of turbot in division 0A, which is the northern part of Davis Strait and into Baffin Bay. It wants to allocate 400 tonnes of turbot up in that northern area exclusively for vessels under 100 feet in length.

Again, this is not new allocation. We have 6,500 tonnes. It is a modest amount coming out of that. We are just wanting to get things started and see how it goes. In fact, the NWMB is concerned that the small vessels may not be able to catch even that much. Therefore, the board reserves the right that if small boat allocation is not fished by November 1, then it can be reallocated by the NWMB, probably to those large offshore vessels, so that we do not leave fish in the water that can safely and legitimately be fished.

Individual allocations will be decided by the NWMB in accordance with this policy. The board plans to do periodic reviews, probably once every three years, and to get assistance from the Fisheries Advisory Committee on both these aspects of inshore fisheries development. We expect it to be somewhat dynamic and to change and hopefully to grow in the years to come.

Here is a point that should be underlined because it is so important: if you want to successfully develop the inshore fishery, you have to have infrastructure. In our view, and in the view of many, this requires major investments by government in infrastructure. The NWMB's policy explicitly states that the governments of Canada and Nunavut need to develop and implement on an urgent basis a fisheries infrastructure plan for Nunavut. We need port facilities, marine service centres, additional or expanded processing capacity, all these different elements in order to really make the inshore fishery happen.

I want to introduce briefly the NWMB proposal for an exploratory fisheries fund. This would be an industry generated fund, recommended by the NWMB to industry to help finance fisheries research in Nunavut's marine waters. The purpose of the fund would be to support fisheries development through species assessment, gear technology, assessment of fishing-related

J'espère que ces renseignements vous sont utiles. Je sais qu'il faut du temps pour tout assimiler. On vous fournit des listes de ceci et de cela, mais telle est la nature de notre politique d'allocation. Il s'agit essentiellement d'une introduction. Si la question vous intéresse davantage, nous vous fournirons tous les documents pertinents.

Le sénateur Robichaud : Nous n'en finissons jamais avec l'introduction.

M. d'Eca : Il ne reste plus que quelques diapositives.

L'autre aspect de la croissance de la pêche côtière concerne ce que j'ai appelé la croissance de la pêche pratiquée par les petits engins. Pour l'encourager, le CGRFN projette d'allouer 400 tonnes de flétan noir à la division 0A, c'est-à-dire la partie septentrionale du détroit de Davis et la baie de Baffin. Il souhaite réserver 400 tonnes de prises de flétan noir dans cette région septentrionale exclusivement aux bateaux de moins de 100 pieds de longueur.

À nouveau, il ne s'agit pas là de nouvelles prises autorisées. Nous avons 6 500 tonnes, de sorte que les prises réservées ne représentent qu'une quantité modeste. Nous allons commencer par tout mettre en place et nous aviserons selon la suite des événements. En fait, le CGRFN craint que les petits bateaux ne soient peut-être pas capables même d'effectuer autant de prises. Par conséquent, il se réserve le droit, si les petits bateaux n'ont pas fait toutes les prises autorisées au plus tard le 1^{er} novembre, d'en refaire l'allocation, probablement aux grands bateaux hauturiers, de manière à ne pas laisser dans l'eau les prises que nous pouvons faire en toute sécurité et légitimité.

Les quotas individuels seront établis par le CGRFN en conformité avec cette politique. Le conseil projette d'effectuer des examens périodiques, probablement une fois tous les trois ans, et de demander l'aide du Conseil consultatif des pêches concernant ces deux aspects de la croissance de la pêche côtière. Nous prévoyons qu'elle sera quelque peu dynamique, qu'elle changera et, avec un peu de chance, connaîtra une croissance dans les années à venir.

Un point mérite d'être souligné, car il est très important : pour bien développer une pêche côtière, il faut disposer d'une infrastructure. Selon nous et de l'avis de nombreuses autres personnes, il faudra à cette fin que le gouvernement y investisse lourdement. La politique du CGRFN dispose explicitement que le gouvernement du Canada et le Nunavut ont besoin d'élaborer et de mettre en œuvre de manière pressante un plan d'infrastructure des pêches pour le Nunavut. Nous avons besoin d'installations portuaires, d'un centre de services maritimes, d'une capacité additionnelle ou élargie de transformation, de tous ces éléments disparates, pour vraiment donner de l'essor à une pêche côtière.

J'aimerais vous expliquer brièvement la proposition du CGRFN à l'égard du Fonds pour les pêches d'exploration. Il s'agirait d'un fonds dans lequel l'industrie investit, sur l'avis du CGRFN, en vue de financer la recherche en matière de pêche dans les eaux marines du Nunavut. Le fonds aurait pour raison d'être de soutenir la croissance des pêches grâce à une évaluation des

ecosystem interactions, and other research aimed at support for an expanded and sustainable fishery.

The Chair: I want to interrupt you for a minute to introduce John Amagoalik, who is known as the Father of Nunavut. I would like the committee to acknowledge him and to welcome him. He is an old friend of mine, and an old friend some of us. He has another engagement now, but he will come back and talk to us at seven o'clock tonight. I know that we can learn a lot from his experience and his wisdom. Welcome, Mr. Amagoalik, and we will see you later.

Mr. d'Eca: John Amagoalik is a historic figure in Nunavut's development.

The exploratory fund is to help finance fisheries research in Nunavut's marine waters.

In our consultation, the industry members said that they do not want DFO to then be able to back off on its responsibilities. We are clear on the policy that although the fund would be financed through a levy collected from participants, in Nunavut's commercial marine fisheries it would not reduce any fisheries requirements or commitments of the Department of Fisheries and Oceans.

In fact, we expect that if the industry buys into this fund, and they have shown interest in it in our consultations, it could be used to leverage additional research dollars from federal, territorial and other sources. We certainly need a lot more research into various aspects of the fisheries in Nunavut.

The second last topic, and a very important one, is the issue of transparency and disclosure. As you all know, fish resources are common property. The development, management, allocation and harvesting of those resources must be done in an open and transparent manner.

That necessarily means that everyone involved in the fishery, the NWMB, the Fisheries Advisory Committee, the Government of Nunavut, the Department of Fisheries and Oceans, and the industry members themselves must be prepared to operate in a manner that is open to the public. However, at the same time, business confidentiality and privacy interests need to be respected.

The public disclosure of certain commercial information can reasonably be expected to cause significant harm to the competitive business that owns that information. The NWMB is keenly aware of the importance of maintaining confidentiality with respect to certain aspects of any competitive business. At the same time, the NWMB and the public require at least the same degree of transparency in the fisheries industry as in other competitive resource sectors.

espèces, à de la technologie relative aux engins, à l'évaluation des interactions avec l'écosystème des pêches et d'autres recherches visant à appuyer une pêche élargie et durable.

Le président : J'aimerais vous interrompre brièvement pour présenter John Amagoalik, surnommé le père du Nunavut. J'aimerais que le Comité prenne acte officiellement de sa présence et lui souhaite la bienvenue. C'est un vieil ami à moi et à certains autres membres du comité. Il a déjà un autre engagement, mais il reviendra nous parler à 19 heures. Je sais que nous pouvons apprendre beaucoup de son expérience et de sa sagesse. Monsieur Amagoalik, soyez le bienvenu. Nous nous reverrons plus tard.

M. d'Eca : John Amagoalik est un personnage historique du développement du Nunavut.

Le Fonds pour les pêches d'exploration se veut un moyen de financer la recherche sur les pêches dans les eaux marines du Nunavut.

Lors de notre consultation, les membres de l'industrie nous ont dit qu'ils ne souhaitent pas que ce fonds permette au MPO de par la suite se laver les mains de ses obligations. La politique est claire : bien que le fonds soit financé par des droits prélevés des participants aux pêches marines commerciales du Nunavut, il ne réduirait pas les obligations ou engagements en matière de pêche du ministère des Pêches et des Océans.

En fait, nous nous attendons que, si l'industrie contribue à ce fonds, et elle a manifesté de l'intérêt pour le faire lors des consultations, l'argent pourrait servir à obtenir des fonds additionnels de recherche du gouvernement fédéral, du gouvernement territorial et d'autres sources. Nous avons certes besoin de faire beaucoup plus de recherches sur les divers aspects des pêches au Nunavut.

L'avant-dernier point dont j'aimerais vous parler, un point très important, est la question de la transparence et de la divulgation. Comme vous le savez tous, les ressources halieutiques sont de propriété commune. Le développement, la gestion, l'allocation et l'exploitation de ces ressources doivent se faire de manière ouverte et transparente.

Voilà qui exige forcément que tous ceux qui ont un intérêt dans la pêche, que ce soit le CGRFN, le Comité consultatif des pêches, le gouvernement du Nunavut, le ministère des Pêches et des Océans ou les membres de l'industrie comme tel, soient disposés à fonctionner d'une manière ouverte au grand public. Toutefois, en parallèle, il faut protéger la confidentialité des renseignements commerciaux et les intérêts privés.

On peut s'attendre raisonnablement que la divulgation publique de certains renseignements commerciaux peut nuire considérablement à l'entreprise concurrentielle propriétaire des renseignements. Le CGRFN est très conscient de l'importance de protéger la confidentialité de certains aspects de toute entreprise concurrentielle. Simultanément, le CGRFN et le grand public ont besoin que l'industrie de la pêche soit aussi transparente que d'autres secteurs primaires concurrentiels.

Accordingly, the board has developed an exclusion list of commercial information that deserves to be maintained as strictly confidential. If a document is on that list it is because the NWMB has determined that the need for confidentiality with respect to that type of document outweighs the public interest in disclosure. Our policy itself sets out the list. A couple of examples are copies of an applicant's most recent audited consolidated income statement, balance sheet and cash flow statements. We say that those will be kept on the exclusion list. They are confidential. Specific details of the harvesting plan for each target species for the calendar year are also confidential. However, and we do this for a number of items on the exclusion list, the applicant still has to provide a public summary of that plan, but not the plan itself, which will have some sensitive and confidential information in it.

The applicant can still request that records on the exclusion list be classified as confidential. Confidential records will not be made public or provided to any person subject to specific legal requirements or obligations.

The general test adopted by the NWMB for non-disclosure is the following: the information is commercial in nature and deals with financial, scientific, technical or labour relations matters, or is a trade secret; and its disclosure could reasonably be expected to cause significant harm. It is a fairly high test or strict test. You have to be able to show that it would cause significant harm in order to keep it confidential.

The last couple of slides are about the allocation policy's application procedure and deadlines. The NWMB will issue a call for applications for established fisheries by June of the preceding year. We will be issuing a call this month for the 2009 fishing season. Right now we are on the cusp of full implementation of this allocation policy.

At a minimum, the call will be sent to the Qikiqtaaluk Wildlife Board, all current Nunavut fishing interests, and all hunters and trappers organizations that are adjacent to the fisheries; and it will be published in the *Nunatsiaq News*.

By no later than six weeks after the call for applications, an applicant must deliver to the NWMB a completed commercial marine fisheries allocation application form — not too demanding — and then a detailed governance business benefits and stewardship plan.

The NWMB will normally make its allocation decisions or recommendations by no later than November or perhaps December of the preceding year. By November or December 2008, the board expects to make its allocation decisions and recommendations.

That is it, Mr. Chair. I want to thank the committee for allowing us to walk you through this. We know that this Senate Committee on Fisheries and Oceans has been a true and effective

C'est pourquoi le conseil a dressé une liste de renseignements commerciaux qui méritent de demeurer strictement confidentiels. Si un document figure sur cette liste, c'est parce que le CGRFN a décidé que le besoin d'en protéger les renseignements prime sur l'intérêt public. Notre politique comme telle inclut la liste. À titre d'exemples, mentionnons le plus récent état des revenus et des dépenses consolidés et vérifiés, le bilan et l'état de l'évolution de la situation financière. Ces documents font partie de la liste d'exclusion. Ils sont confidentiels. Les précisions sur le plan de pêche pour chaque espèce visée durant l'année civile sont également confidentielles. Cependant, et nous le faisons pour plusieurs documents qui figurent sur la liste d'exclusion, le demandeur doit quand même fournir un sommaire public du plan, mais pas le plan comme tel, qui contiendra des informations délicates et confidentielles.

Le demandeur peut toujours demander que des documents qui ne figurent pas sur liste d'exclusion soient classés comme étant confidentiels. Les dossiers confidentiels ne seront pas rendus publics ou fournis ou communiqués à d'autres, sous réserve d'exigences ou d'obligations légales précises.

Voici le critère général adopté par le CGRFN pour la non-divulgence : les renseignements sont de nature commerciale et font référence soit aux domaines financier, scientifique et technique, soit aux relations patronales-syndicales, ou bien représentent un secret commercial, et il est raisonnable de croire que la divulgation de ces renseignements pourrait causer un préjudice important. Il s'agit d'un critère plutôt élevé ou strict. Il faut pouvoir montrer qu'elle causerait un important préjudice pour que les renseignements soient considérés comme étant confidentiels.

Les dernières diapositives concernent la procédure de demande et les dates limites prévues dans la politique d'allocation. Le CGRFN procédera à un appel de demandes pour les pêches établies avant le mois de juin de l'année précédente. Ainsi, le CGRFN fera un appel ce mois-ci pour la saison de pêche 2009. Nous sommes sur le point de mettre en œuvre intégralement la politique d'allocation.

À tout le moins, l'appel sera envoyé au Qikiqtaaluk Wildlife Board, à tous les intérêts de pêche actuels du Nunavut et à tous les organismes de chasseurs et de trappeurs qui sont contigus aux zones de pêche et il sera publié dans le *Nunatsiaq News*.

Au plus tard six semaines après l'appel de demandes, le demandeur doit avoir envoyé au CGRFN une demande complétée d'allocation de pêche marine commerciale — qui n'est pas trop exigeante —, puis un plan détaillé de gestion, d'entreprise, d'avantages et de gouvernance.

Le CGRFN rend habituellement ses décisions ou recommandations en matière d'allocation au plus tard en novembre ou peut-être en décembre de l'année précédente. Dès novembre ou décembre 2008, le conseil s'attend de prendre ses décisions et de faire des recommandations concernant l'allocation.

C'est tout, monsieur le président. Je tiens à remercier les membres du comité de nous avoir permis de leur faire cet exposé. Nous savons que votre comité se fait le véritable champion, avec

advocate for the development of Nunavut's fisheries for quite some time now. In anticipation of the completion of your study, and the release of a report that we trust the Government of Canada will seriously consider, we offer the following four recommendations for your consideration and hopefully for your endorsement.

First, the federal government should continue to support the Nunavut Wildlife Management Board, Nunavut Tunngavik Inc. and the Government of Nunavut in their ongoing efforts to responsibly develop Nunavut's fisheries for Nunavummiut. While the last six or seven years have been dynamic and successful, we have a long way to go and we face many obstacles and challenges.

Our second recommendation is that the federal government should increase its efforts to expand access and allocations for Nunavut fishers in their adjacent waters with the goal of achieving equity with all the other Atlantic jurisdictions. That is allocations of 80 per cent to 90 per cent and 95 per cent of their adjacent fish resources.

Third, the federal government should substantially increase its budget for scientific and exploratory research on the marine resources adjacent to Nunavut. It was through the scientific research that we developed division 0A, which now yields 6,500 tonnes of a renewable turbot resource. A solid scientific platform is the cornerstone of the successful development of Nunavut's fisheries.

The final recommendation is that the federal government should develop and implement in full collaboration with Nunavut a plan to build a fishery infrastructure within Nunavut comparable to that in the southern Atlantic fisheries, as well as a licensing regime that reflects and supports the interests of Nunavut's emerging industry and that takes account of the terms of the Nunavut Land Claims Agreement.

With that, Mr. Chair, if there are any comments or questions we are happy to receive them and to try to answer them.

The Chair: Thank you. I want to congratulate you on a trilingual presentation. I have not seen any of that nature before.

Senator Hubley: I would also like to compliment you, not only on your trilingual presentation, but also on the work that you have been doing with regards to allocation and its fair distribution.

We did a study at one time on promoting the prosperity or benefits from the fishing industry for smaller communities, certainly in Nunavut. When you are speaking of infrastructure, are you looking only at port facilities, or have you also looked at fish processing plants that might be established to help with employment in these rural communities? I think at the time of our

beaucoup d'efficacité, de la croissance des pêches du Nunavut depuis un bon bout de temps déjà. En prévision de l'achèvement de votre étude et de la publication d'un rapport que nous espérons que le gouvernement du Canada étudiera avec sérieux, nous offrons les quatre recommandations qui suivent et nous espérons que vous voudrez bien les appuyer.

Tout d'abord, il faudrait que le gouvernement fédéral continue d'appuyer le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut, le Nunavut Tunngavik Inc. et le gouvernement du Nunavut dans leurs efforts soutenus en vue de développer de manière responsable les pêches du Nunavut pour le bénéfice des Nunavummiut. Bien que les six ou sept dernières années aient été fébriles et productives, il nous reste encore beaucoup de travail à faire, et les obstacles et défis sont nombreux.

Notre deuxième recommandation est que le gouvernement fédéral accroisse les efforts déployés en vue d'élargir l'accès aux pêches et les allocations à l'intention des pêcheurs du Nunavut dans les eaux contiguës au territoire en vue de réaliser l'équité avec toutes les autres juridictions de l'Atlantique. Par là, nous entendons des allocations de 80 à 90 p. 100 et de 95 p. 100 des ressources halieutiques contiguës.

Troisième point, il faudrait que le gouvernement fédéral accroisse considérablement le budget consacré à la recherche scientifique et aux études d'exploration concernant les ressources marines contiguës du Nunavut. C'est grâce à la recherche scientifique que nous avons développé la division 0A, qui rapporte actuellement 6 500 tonnes de ressources renouvelables en flétan noir. Un programme scientifique solide est la pierre angulaire du développement réussi des pêches du Nunavut.

Dernière recommandation, il faudrait que le gouvernement fédéral élabore et mette en œuvre avec la pleine collaboration du Nunavut un plan visant à y mettre en place une pêche comparable à celle qui se pratique dans le sud de l'Atlantique, de même qu'un régime de permis de pêche qui reflète et soutient les intérêts de la nouvelle industrie du Nunavut et qui tient compte des modalités de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut.

Monsieur le président, si les membres du comité ont des commentaires à faire, nous les accueillerons avec plaisir et nous tenterons de répondre à leurs questions.

Le président : C'est nous qui vous remercions. Je tiens à vous féliciter de cet exposé trilingue. C'est bien la première fois que j'assiste à un pareil exposé.

Le sénateur Hubley : J'aimerais également vous féliciter, non seulement pour votre exposé trilingue, mais également pour le travail que vous faites en matière d'allocation et de répartition équitables.

Le comité a déjà mené une étude sur la promotion de la prospérité ou des avantages de l'industrie de la pêche pour les petites localités, certainement au Nunavut. Quand vous parlez d'infrastructure, pensez-vous uniquement à des installations portuaires ou avez-vous également tenu compte d'usines de transformation du poisson qui pourraient être établies en vue de

study we were looking at women who might be able to work in that particular field. That is my first question.

My second question is about the introduction of new fishers into the industry. Does your application system encourage or invite younger men and women to become more involved? If they were having difficulty with the requirements for applying, would there be any assistance for them to help them make their application for an allocation?

Mr. d'Eca: First of all, with respect to our trilingual presentation for which we have received some compliments, I have to mention your clerk, Lynn Gordon. She led the charge on that. I am not sure when Ms. Gordon takes time off, but she and I had conversations evenings and Sundays and all the rest of it.

The Chair: She gets Christmas Day and Boxing Day.

Mr. d'Eca: This presentation document is hot off the press. Just before we came here we were stuffing them in the folders. Thanks very much to Ms. Gordon for that.

In terms of infrastructure and what elements that would include, you mentioned fish processing plants and looking at smaller communities. All of those and others have been the topic of conversations. I do not want to pass the buck exactly, but the NWMB looks to government, to the territorial government and to the federal government, to work out the details. We see ourselves somewhat as trying to motivate. In policy, therefore, we underline the need for this infrastructure plan, but we do not set out the details of the plan. We hope to be able to comment on it as a plan is developed, but to date we have not seen any plan arising anywhere.

The motivation behind your question, I think, is exactly what motivates the NWMB. We want to see widespread distribution of benefits, and that means that the communities up and down the Baffin coast have to have some tangible infrastructure, which should result in employment.

Jim Noble, Chief Operating Officer, Nunavut Wildlife Management Board: One thing in developing infrastructure is that you have to find resources at the same time. Test fishing in the communities is a big thing going on right now. The Department of Economic Development and Transportation has been assisting the hunters and trappers to do test fisheries in Broughton Island, Clyde River and Pond Inlet. We have to find out whether the resource is there to provide for infrastructure. We have also been trying to do little test fisheries with smaller boats, 65-footers, to see what is available. That is crucial. Also, before we start looking at infrastructure plants, like freezers, maybe we need to establish reefers to store the fish that arrives in the winter

favoriser l'emploi dans ces localités rurales? Je crois que, lorsque nous avons fait notre étude, nous avons examiné l'idée d'employer des femmes dans ce domaine particulier. C'est là ma première question.

Ma deuxième question concerne l'entrée de nouveaux venus dans l'industrie de la pêche. Votre système de présentation de demandes encourage-t-il ou invite-t-il de jeunes hommes et femmes à accroître leur participation dans ce secteur? S'ils ont des difficultés à satisfaire aux exigences de la procédure de demande, les aide-t-on à remplir leur demande?

M. d'Eca : Tout d'abord, en ce qui concerne l'exposé trilingue qui nous attire tant de compliments, je dois mentionner que votre greffière, Lynn Gordon, est celle qui a mené la charge. Je ne suis pas sûr du moment où Mme Gordon prend congé, mais elle et moi en avons discuté en soirée et les dimanches et tout le reste.

Le président : Elle prend congé le jour de Noël et le lendemain.

M. D'Eca : Le document de notre exposé sort tout juste de la presse. Juste avant de venir ici, nous étions en train de réunir les trousseaux de documentation. Je remercie vivement Mme Gordon de son aide précieuse.

Pour ce qui est de l'infrastructure et des éléments qu'elle comporterait, vous avez mentionné des usines de transformation du poisson et le fait de tenir compte des plus petites localités. Toutes ces choses ont fait l'objet de discussions. Ce n'est pas que je tiens réellement à me défilier, mais le CGRFN compte sur le gouvernement, sur le gouvernement territorial et sur le gouvernement fédéral pour en arrêter les détails. Nous nous considérons un peu comme une source de motivation. Dans le domaine de l'élaboration de la politique, par conséquent, nous soulignons le besoin du plan d'infrastructure, mais nous n'en arrêtons pas les détails. Nous espérons pouvoir le commenter à mesure qu'il est élaboré, mais jusqu'ici, nous n'avons rien vu du genre.

Ce qui motive votre question est, je crois, exactement la même chose qui nous motive. Nous tenons à ce que les avantages soient largement répartis, ce qui signifie que les localités qui longent la côte de Baffin doivent disposer d'une certaine infrastructure concrète, ce qui devrait créer de l'emploi.

Jim Noble, directeur des opérations, Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut : Un point dont il faut tenir compte dans la mise en place d'une infrastructure, c'est qu'il faut trouver toutes les ressources en même temps. Actuellement, une des grandes activités en cours est la pêche expérimentale dans les localités. Le ministère du Développement économique et des Transports aide les chasseurs et les trappeurs à faire de la pêche expérimentale à Broughton Island, Clyde River et Pond Inlet. Nous devons savoir si la ressource est au rendez-vous avant de penser à une infrastructure. Nous tentons également de faire un peu de pêche expérimentale au moyen de plus petits bateaux, d'une longueur de 65 pieds, pour voir si c'est possible. C'est

that can be transshipped in the summer. We have to work our way through that to find out where we are going.

The Chair: Are you funding those test fisheries?

Mr. Noble: The Government of Nunavut is funding them.

The Chair: The Government of Nunavut, not DFO?

Mr. Noble: No.

The Chair: DFO does fund test fisheries.

Mr. Noble: Yes.

The Chair: But they are not funding yours?

Mr. Noble: They may be co-management partners in this test fishery; I am not sure. However, I think most of the money is coming from Government of Nunavut.

Senator Hubley: I did have the question on young fishers and their getting involved in the industry.

Mr. d'Eca: I will go to your third question, which is related to that, encouragement of people entering the fishery. In terms of motivating young people to come in, the training programs and so on are oriented towards getting people who are looking for work or looking for training to take. That would in most cases be young people. This is not an NWMB initiative. Mr. Noble knows more about the training program than I do. It is an example of successful collaboration between industry and government, and it is quite a successful training consortium. A number of people have been trained. That is all set up.

The policy itself wants to make sure that everybody knows that the policy is there and that it encourages applications from Nunavummiut. It indicates that it will seek to provide assistance in developing your plans. The Baffin Fisheries Coalition, for example, is a sophisticated organization that will have the people to put together a very nice governance business benefits and stewardship plan. On the other hand, the policy recognizes that an individual or even a community just starting out does not have ready access to that kind of expertise. The policy tries to take steps to assist, so that if you have good ideas, if you have the initiative, if you want to do it, you will not be handicapped by the fact that someone else is already established and has all of the expertise in-house.

Having said that, as with fisheries probably all around the country, demand exceeds supply. Once the fishery is fully harvested, it is difficult, it is a challenge, for someone new to come in. That is the way it is. But the policy seeks to diversify, and we talk about that in the objectives. As a bottom-line requirement, it wants to see benefits as widespread as possible.

crucial. De plus, avant de commencer à étudier des plans d'infrastructure, comme des congélateurs, peut-être faut-il prévoir des wagons réfrigérants pour stocker le poisson qui arrive l'hiver de manière à pouvoir le transporter l'été. Il faut tout penser de A à Z avant de décider de ce que nous allons faire.

Le président : Est-ce que vous financez ces pêches expérimentales?

M. Noble : Le gouvernement du Nunavut les finance.

Le président : Le gouvernement du Nunavut, pas le MPO?

M. Noble : Non.

Le président : Pourtant, je sais que le MPO finance des pêches expérimentales.

M. Noble : Oui.

Le président : Mais il ne finance pas les vôtres?

M. Noble : Il est peut-être un partenaire de la cogestion des pêches expérimentales; je n'en suis pas sûr. Cependant, je crois que la plus grande partie de l'argent vient du gouvernement du Nunavut.

Le sénateur Hubley : J'ai bien posé une question au sujet des jeunes pêcheurs et de leur accueil dans l'industrie.

M. D'Eca : Je vais passer à votre troisième question, liée aux jeunes pêcheurs, à encourager les jeunes à travailler dans le secteur des pêches. Pour ce qui est de motiver des jeunes à faire partie de ce secteur, les programmes de formation et tout le reste sont axés sur ceux qui se cherchent du travail ou de la formation. Ce serait, pour la plupart, des jeunes. Il ne s'agit pas d'une initiative du CGRFN. M. Noble en sait plus que moi au sujet du programme de formation. C'est un exemple de collaboration réussie entre le secteur et le gouvernement qui connaît un grand succès en matière de formation. Plusieurs personnes ont été formées. Tout cela est en place.

La politique elle-même vise à ce que tout le monde sache qu'elle existe et qu'elle favorise les demandes des Nunavummiut. Il y est écrit qu'on offrira de l'aide à l'élaboration de plans. La Baffin Fisheries Coalition, par exemple, est un organisme très structuré qui aide les gens à préparer un excellent plan de gouvernance, d'affaires, de gestion et de retombées économiques. En outre, la politique reconnaît qu'une personne ou même une collectivité qui en est à ses débuts n'a pas encore toutes ces compétences. La politique propose des mesures pour aider les gens, afin que la personne qui a de bonnes idées, si elle a l'initiative qu'il faut et qu'elle est prête à foncer, ne soit pas handicapée par le fait que ses concurrents sont déjà établis et qu'ils ont déjà toutes les compétences requises.

Cela dit, comme probablement partout ailleurs au pays dans le domaine des pêches, la demande est plus forte que l'offre. Quand les quotas de pêche sont déjà tous pris, il est difficile pour un nouveau pêcheur d'intégrer le milieu. C'est comme ça. Mais la politique vise à accroître la diversité, et nous en parlons dans les objectifs. En définitive, elle vise à générer les avantages les plus vastes possibles.

Mr. Noble, did you want to say anything more about the training program?

Mr. Noble: I am not sure whether the economic development department or the Government of Nunavut already talked to you, but they do have a consortium made up of the Nunavut Department of Economic Development and Transportation, Indian and Northern Affairs Canada and the Baffin Fisheries Coalition. They have a board that works on training, and they bring in young people and train them in plant management and processing. I think there was just a course on for diesel mechanics. They also have the MED 3 program to train them in safety. All of these courses happen on a regular basis to help the young people if they want to train.

Senator Hubley: Where are the courses held?

Mr. Noble: Most of them, I think, are held here locally in conjunction with the Nunavut Arctic College. They bring trainers in from Nova Scotia's School of Fisheries or wherever to assist.

Senator Hubley: Would there be assistance for any young person not living in Iqaluit to come here to take those courses? Would there be any resources available to help them to do that?

Mr. Noble: I believe they are. I think they pay for transportation, and there is Nunavut Arctic College lodging.

Senator Robichaud: You just mentioned the Baffin Fisheries Coalition, but there is another comparable association, is there not? It used to be that we heard only about the Baffin Fisheries Coalition, which was an association of hunters. Is there not another such organization?

Mr. Noble: Yes. There is also a new group starting up in conjunction with the Broughton Island or Qikiqtarjuaq Company. They are working with the northern Baffin communities to come up with another consortium of local communities. So yes, it is growing.

Senator Robichaud: In your evaluation you mentioned an allocation of points, and one of them was the benefits to the community. I would expect that more benefits would accumulate for the community if it had some infrastructure, because then they can land, and if it had a fish plant, because then they can process. However, not too many communities have that. When allocating the quotas, how do you consider and evaluate those communities that have in relation to those that have not?

Mr. d'Eca: Sadly, that is not too difficult because almost no one has anything. Pangnirtung has the fish plant; it is a special case, and that is taken into account. I think maybe the concern that underlies your question is that those who are lucky enough to have infrastructure will all of a sudden also get the lion's share of everything because they can show the benefits to their community.

Monsieur Noble, voulez-vous ajouter quelque chose sur le programme de formation?

M. Noble : Je ne sais pas trop si vous avez déjà parlé aux gens du ministère du Développement économique ou du gouvernement du Nunavut, mais ils ont un consortium composé de représentants du ministère du Développement économique et des Transports du Nunavut, d'Affaires indiennes et du Nord Canada et de la Baffin Fisheries Coalition. Ils ont un comité qui s'occupe de la formation et forme des jeunes en gestion d'usine et en transformation. Je pense qu'il vient d'y avoir un cours sur la mécanique de moteurs diesels. Ce groupe offre aussi le programme de formation en matière de sécurité MED 3. Tous ces cours reviennent périodiquement, pour les jeunes qui désirent suivre de la formation.

Le sénateur Hubley : Où se tiennent-ils?

N. Noble : Je pense que la plupart d'entre eux sont offerts localement en collaboration avec le Nunavut Arctic College. Celui-ci fait venir des formateurs de la Nova Scotia School of Fisheries ou d'ailleurs au besoin.

Le sénateur Hubley : Y a-t-il des mécanismes pour aider les jeunes qui ne vivent pas à Iqaluit et qui voudraient suivre ces cours? Y a-t-il des ressources mises à la disposition de ces jeunes?

M. Noble : Je pense qu'il y en a. Je pense que le groupe paie pour le transport, et il y a de l'hébergement au Nunavut Arctic College.

Le sénateur Robichaud : Vous venez de mentionner la Baffin Fisheries Coalition, mais il y a une autre association comparable, n'est-ce pas? Avant, nous n'entendions parler que de la Baffin Fisheries Coalition, qui était une association de chasseurs. N'y a-t-il pas une autre organisation semblable?

M. Noble : Oui. Il y a aussi un nouveau groupe qui est en train de démarrer en collaboration avec Broughton Island ou la Qikiqtarjuaq Company. Il regroupe les collectivités du Nord de la région de Baffin en un autre consortium de petites localités. Donc oui, il prend de l'importance.

Le sénateur Robichaud : Dans votre évaluation, vous avez mentionné une allocation de points, notamment pour les avantages qu'en retire la collectivité. Je présume que plus la collectivité a d'infrastructure, plus les avantages seront grands pour elle, surtout si on peut y débarquer les prises et transformer les produits de la mer dans une usine sur place. Cela dit, les collectivités dotées d'une telle infrastructure ne sont pas très nombreuses. Quand vous allouez les quotas, comment évaluez-vous ces collectivités par rapport à celles qui n'ont pas d'infrastructure?

M. d'Eca : Malheureusement, ce n'est pas très difficile, parce que presque aucune collectivité n'a d'infrastructure. L'usine de transformation de poisson se trouve à Pangnirtung; c'est un cas spécial, et nous en tenons compte. Je présume que votre inquiétude, c'est que ceux qui sont assez chanceux pour avoir l'infrastructure reçoivent soudainement la part du lion de tout parce qu'ils peuvent montrer tous les avantages qu'en retire leur collectivité.

Senator Robichaud: That is how your system is. There are so many points for that, are there not?

Mr. d'Eca: Yes. You can get 30 points. However, this is where you have to look at all those objectives and the principles. Neither the Fisheries Advisory Committee nor the Nunavut Wildlife Management Board will concentrate benefits just in one community. We want to spread them out. Presumably Pangnirtung would have more employment than many other communities because it has the fish plant. It would get high points there, but that would be taken into account. There are other ways to provide benefits to your community, and the NWMB would not fall into the trap, nor would we expect the Fisheries Advisory Committee with presumably its experience and its sophisticated knowledge of these things to fall into the trap of loading just one community that has certain advantages that others do not.

Senator Robichaud: Then there are exceptions to your system?

Mr. d'Eca: No. First of all, the system is about to be implemented, so we do not have any history of it. However, I think that the implementation of the benefits guideline will take into account differences among communities. For instance, let us say an enterprise is asking for a modest allocation, but so are three or four other enterprises. The guideline will ask, within the scope of what you hope to achieve, what benefits will you bring to your community. You may not be able to say that you will give all the fish plant workers work, but you can say that you will invest in vessels. You will have a certain amount of employment. You will have various benefits that your community can provide. I gave you a list, which we could go back to. You will get your points, and there are 30 points for benefits out of 100. There are also the Inuit involvement and the governance and business. It is an overall package.

Senator Robichaud: Would the Inuit involvement not be the same or close to the same in all communities?

Mr. d'Eca: Not necessarily. Currently, yes, all of the fishers are Inuit. However, that will not stop an enterprise elsewhere that has money, resources and experience from applying for an allocation. The NWMB wants to ensure that the fishery remains owned and controlled by Inuit. We look to the applicant and see who the field of applicants are and then we have the guidelines. The guidelines are set up in such a way that Inuit applicants have a step up on others, but others could apply.

Senator Robichaud: I agree with that. I have no problem with that. I am just looking at the communities and thinking they should get an equal number of points because they are all communities along the coast and mostly composed of Inuit. I am wondering what difference there would be in points from one community to another. I am sure you understand your system very well, but probably I do not.

Le sénateur Robichaud : C'est ainsi que fonctionne votre système. Il y a tant de points pour cela, n'est-ce pas?

M. d'Eca : Oui. On peut obtenir 30 points. Cependant, c'est là où il faut tenir compte de tous les objectifs et principes. Ni le Comité consultatif des pêches ni le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut ne concentreront les avantages dans une localité seulement. Nous voulons les répartir. On peut présumer qu'il y aura plus d'emplois à Pangnirtung que dans bien d'autres villages parce que c'est là où se trouve l'usine de transformation. Elle vaut beaucoup de points, mais ce sera pris en compte. Il y a d'autres façons d'en faire profiter sa communauté, et le CGRFN ne tombera pas dans le piège, ni le Comité consultatif des pêches, compte tenu de toute son expérience et de ses connaissances. Ils ne voudront pas tout donner à une seule collectivité parce qu'elle a des avantages que d'autres n'ont pas.

Le sénateur Robichaud : Il y a donc des exceptions dans votre système?

M. d'Eca : Non. D'abord, ce système n'est pas encore pleinement en œuvre, donc nous n'avons aucun bilan à vous présenter. Cependant, je pense que la mise en œuvre des lignes directrices sur les avantages va varier en fonction des différences entre les communautés. Par exemple, si une entreprise demande une allocation modeste, mais qu'il y a trois ou quatre autres entreprises qui la voudraient aussi, les lignes directrices vont nous pousser à nous demander quels avantages va en retirer la collectivité, compte tenu de la portée des activités visées. Vous ne pourrez peut-être pas vous engager à donner du travail à tous les travailleurs de l'usine, mais vous pourrez dire que vous allez investir dans les bateaux. Vous aurez un certain nombre d'employés. Votre communauté aura donc certains avantages à offrir. Je vous ai donné une liste, que nous pouvons reprendre. Vous aurez des points pour cela, et l'infrastructure représente 30 points sur 100. Il y a aussi la participation inuite, la gouvernance et la capacité commerciale. C'est un tout.

Le sénateur Robichaud : La participation inuite ne sera-t-elle pas à peu près la même dans tous les villages?

M. d'Eca : Pas nécessairement. En ce moment, il est vrai que tous les pêcheurs sont Inuits. Cependant, cela n'empêche aucune entreprise qui a de l'argent, des ressources et de l'expérience à présenter une demande d'allocation. Le CGRFN veut que la pêche demeure de la propriété des Inuits et qu'ils continuent de la gérer. Nous examinons les candidatures et regardons où les candidats se trouvent, puis nous appliquons les lignes directrices. Elles ont été élaborées pour donner une longueur d'avance aux Inuits, mais d'autres personnes pourraient présenter une demande.

Le sénateur Robichaud : Je suis d'accord avec vous. Je n'y vois pas de problème. Je pense seulement aux communautés et je me dis qu'elles devraient obtenir le même nombre de points parce qu'elles vivent toutes le long du littoral et se composent surtout d'Inuits. Je me demande où serait la différence de points d'une collectivité à l'autre. Je suis certain que vous comprenez très bien votre système, mais je ne le comprends probablement pas aussi bien que vous.

Mr. d'Eca: Let me respond to your last point. Let us say an individual Inuit applies for a fishery allocation. At the same time, a hunters and trappers organization applies for the same allocation, and a consortium of two or three hunters and trappers organizations does as well. Everything else being equal, the highest points will go to the consortium of HTOs because there are more Inuit and it is more spread out. Second highest points would go to the single HTO, and the individual would be third. There are individual Inuit fishers who have the capability and the interest and the experience to seek and to obtain an allocation. There are variations within the communities and within the applicants, so there will be higher and lower points depending on who is applying and what the overall program they are putting forth entails.

Senator Robichaud: There is a deadline to apply. In June you will be sending out a notice for people who are interested to submit an application. Do people have to apply every year?

Mr. d'Eca: Up to this point the NWMB had three-year renewals. Fishers would apply once every three years, but every year they would have to provide proof that they met all the requirements for the previous year's fishery. As long as they did that there was no reapplication.

The board has suspended that for the next few years. They have a particular date. I think it is probably the 2011 season, about three seasons. The board is telling the fishers we want to maintain stability, and we understand that if they are buying vessels to harvest they want to be able to count on getting their allocation for more than one year at a time.

Senator Robichaud: I would think they would want it for more than three years.

Mr. d'Eca: Yes. The NWMB is saying that for these first few years we have to leave it somewhat open, but we will not make any dramatic changes unless there is a real problem with the way someone is fishing. When that day comes, in 2011 or 2012, then it will be a minimum five-year period cycle, which is in line with the way that DFO is looking at these matters as well.

Fishers always have to provide their annual report, and we have it all set out within the policy that they have to meet the standards through their annual report in order to maintain their allocation. As long as they do that they know they can count on their allocation for a minimum of a five-year period.

Again, there is always a tension: we do not want to lock it in for too long because we talked about other fishers wanting to enter and new blood coming in and expansion and so on. We do not want to have it all locked up completely, but we want to face the reality that fishers require assurance that that allocation will

M. d'Eca : J'aimerais réagir à votre dernière observation. Supposons qu'un Inuit demande une allocation de pêche. Une organisation de chasseurs et de trappeurs présente une demande pour la même allocation, et un consortium de deux ou trois organisations de chasseurs et de trappeurs fait de même. Comme tout le reste est équivalent, c'est le consortium qui obtiendrait le plus grand nombre de points, parce que c'est lui qui compte le plus grand nombre d'Inuits et qui couvre le territoire le plus grand. L'organisation toute seule obtiendrait le deuxième plus grand nombre de points, et la personne seule arriverait en troisième. Il y a des pêcheurs inuits individuels qui ont la capacité, l'intérêt et l'expérience nécessaires pour demander et obtenir une allocation. Il y a des variations entre les collectivités et les candidats, donc chacun obtiendra plus ou moins de points selon la nature du demandeur et les détails du programme général qu'il propose.

Le sénateur Robichaud : Il y a une date d'échéance pour présenter une demande. En juin, vous allez envoyer un avis aux personnes intéressées à soumettre une demande. Les gens doivent-ils en présenter une nouvelle chaque année?

M. d'Eca : Jusqu'à maintenant, le CGRFN accordait des renouvellements pour trois ans. Les pêcheurs ne devaient présenter de demande qu'aux trois ans, mais chaque année, ils devaient fournir la preuve qu'ils répondaient à toutes les exigences de la pêche de la dernière année. Tant qu'ils le faisaient, ils n'avaient pas besoin de présenter de nouvelle demande.

Le conseil a mis un terme à cette façon de faire pour les prochaines années. Ils ont une date limite. Je pense que c'est probablement la saison 2011, dans environ trois saisons. Le conseil dit aux pêcheurs qu'il veut maintenir la stabilité et qu'il comprend que les pêcheurs achètent des navires de pêche et qu'ils ont besoin de pouvoir compter sur leur allocation plus d'une année à la fois.

Le sénateur Robichaud : Je pense qu'ils voudraient bien l'avoir pour plus de trois ans.

M. d'Eca : Oui. Le CGRFN dit que pour les quelques premières années, nous devons laisser la porte assez ouverte, mais que nous ne ferons pas de changement radical à moins qu'un pêcheur n'adopte un comportement vraiment problématique. En temps voulu, en 2011 ou en 2012, il y aura un cycle d'au moins cinq ans, ce qui correspond aux paramètres dont le MPO songe se doter lui aussi.

Les pêcheurs doivent toujours fournir un rapport annuel, et il est bien établi dans la politique qu'ils doivent respecter les normes dans leur rapport annuel pour conserver leur allocation. Tant qu'ils respectent les exigences, ils savent qu'ils peuvent compter sur leur allocation pour au moins cinq ans.

Cela dit, encore une fois, il y a toujours une tension : nous ne voulons pas bloquer une allocation trop longtemps, parce qu'il y a d'autres pêcheurs qui aimeraient avoir leur part, comme nous l'avons dit, que nous voulons accueillir de nouvelles recrues et accroître le nombre de pêcheurs. Nous ne voulons donc pas nous

not disappear. If the fishers are borrowing to buy boats, their bankers also require that assurance.

Senator Robichaud: That is the point I am trying to make.

Mr. d'Eca: We do recognize all that and try to find a balance.

Senator Robichaud: You must have a hard time trying to find a balance.

Mr. d'Eca: Luckily, I am just the advisor. It is the board members who have the tough decisions. That is why we have this —

Senator Robichaud: Complicated process.

Mr. d'Eca: It is a sophisticated process, because when demand exceeds supply you have a tough job on your hands. You want to make sure that the process is transparently fair and that it takes into account all the various factors, some of which sort of bump up against each other. However, that is the way it is, and that is the hand you are dealt, and you have to do the best you can.

Senator Robichaud: By how much does demand exceed the resource?

Mr. d'Eca: Mr. Noble, can you give an indication from previous years? If you were to give everyone what they asked for, what would the number be? I have seen it a few times and it is a huge number. Do you know it off the top of your head?

Mr. Noble: I believe the requests were double or triple what we had.

Senator Cowan: Senator Robichaud already touched on some of my questions. Further to that line of questioning, how do you ensure that you know who ultimately benefits? In some parts of Atlantic Canada at least you end up with individual licence holders, but real, beneficial ownership is in somebody else's hands, partly because the cost of entry into the fishery is so large that individual fishers cannot afford it and because the licences do not belong to them. The licences given to those fishers belong to the government or to the board. For example, if I want to get into the fishery, I cannot possibly afford to get in, so some backer in the background provides me with the money to get in, and we have some sort of arrangement under the table that disguises the ultimate, true beneficial ownership of the licence or the quota, as the case may be. How do you get to the bottom of that in this process you have described?

Senator Robichaud: Can they invoke the Fifth Amendment?

Mr. d'Eca: We do it by requiring very complete disclosure to the Fisheries Advisory Committee and the Nunavut Wildlife Management Board through the governance, business, benefits and stewardship plan. When you have a chance you can review the appendices that set out the details that the board is seeking. The NWMB and the Fisheries Advisory Committee should have

bloquer complètement, mais nous voulons quand même répondre aux besoins des pêcheurs de savoir que leur allocation ne disparaîtra pas. Si les pêcheurs empruntent pour acheter des bateaux, leurs banquiers ont également besoin de cette garantie.

Le sénateur Robichaud : C'est ce que j'allais dire.

M. d'Eca : Nous sommes conscients de tout cela et cherchons le juste équilibre.

Le sénateur Robichaud : Vous devez avoir de la difficulté à le trouver.

M. d'Eca : Par chance, je ne suis que conseiller. Ce sont les membres du conseil qui prennent les décisions difficiles. C'est pourquoi nous avons ce...

Le sénateur Robichaud : Ce processus est compliqué.

M. d'Eca : C'est un processus élaboré, parce que quand la demande excède l'offre, la tâche est ardue. Il faut veiller à ce que le processus soit juste et transparent, à ce qu'il tienne compte de tous les divers facteurs, dont certains entrent parfois un peu en conflit. Cependant, c'est ainsi, c'est la donne, et il faut faire de notre mieux.

Le sénateur Robichaud : À quel point la demande dépasse-t-elle la ressource?

M. d'Eca : Monsieur Noble, pouvez-vous nous donner une idée de la situation des dernières années? Si vous satisfaisiez toutes les demandes, quels seraient les chiffres? Je les ai vus à quelques reprises, et ils sont élevés. Les connaissez-vous par cœur?

M. Noble : Je pense que le nombre de demandes doublerait ou triplerait.

Le sénateur Cowan : Le sénateur Robichaud a déjà posé une partie de mes questions. Pour le reste, comment faites-vous pour savoir qui tire avantage de la pêche en bout de ligne? Dans certaines parties du Canada atlantique, à tout le moins, il arrive que le permis soit accordé à une personne, mais que celle qui en tire véritablement avantage soit toute autre, en partie parce que le prix à payer pour se lancer dans la pêche est tellement élevé que les petits pêcheurs ne peuvent pas l'absorber à eux seuls et que les permis ne leur appartiennent pas. Les permis octroyés à ces pêcheurs appartiennent au gouvernement ou au conseil. Par exemple, Si je voulais commencer à pêcher, je ne pourrais probablement pas me le permettre financièrement, donc j'aurais besoin de créanciers pour me prêter l'argent, et nous aurions une entente cachée pour dissimuler la propriété réelle et ultime du permis ou du contingent de pêche, selon le cas. Comment arrivez-vous à vous en informer dans le processus que vous nous avez décrit?

Le sénateur Robichaud : Peuvent-ils invoquer le cinquième amendement?

M. d'Eca : Nous le faisons en exigeant une divulgation très complète au Comité consultatif des pêches et au Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut dans le plan de gouvernance, de gestion, d'affaires et de retombées économiques. Quand vous en aurez la chance, vous pourrez jeter un coup d'œil aux annexes qui décrivent les détails exigés par le conseil. Le

the full picture when they make their decisions. A number of matters may remain confidential if they pass that exclusion test, which as I mentioned is a high test. Applicants have to show that significant harm would result from something's not being made public.

We have heard this concern before, and I know it exists in other fisheries as well. In short, the NWMB addresses it through the requirement for detailed plans that set out all of the confidential and non-confidential information, and that is how the decisions will be made.

Senator Cowan: I am sure you know about arrangements that exist not only in the fishery but in the trucking industry and the pharmaceutical industry and other areas where there is a requirement that you have to have control of the pharmacy in the hands of registered druggists, and yet you have in effect corporate control of these enterprises. I just caution that that might be lurking out there. I am glad you have addressed it, because I think it is an issue, and it is a problem once you have it. Once you have it, it is very difficult to stop it. As I understand it, in the lobster fishery, for example, DFO is saying they want to get rid of this; they do not like it. However, to actually get from that statement to eliminating the practice, whether it is right or wrong to do so, is not easy.

The second point had to do with research and your views or your experience with respect to the willingness of governments — not only provincial and territorial governments but also governments of other countries in the world — and governmental agencies and industry organizations to exchange reliable scientific data for your use. What has been your experience?

Mr. d'Eca: Our experience with the Northwest Atlantic Fisheries Organization, NAFO, has been quite good. There is never enough research done. There is always such a great need, and funding is either not there or has priorities elsewhere. However, that organization has a scientific community that works together, that shares all of the information and policy approaches. Canada meets with the other signatories to the treaty that governs that organization. My sense is that it works rather well up in the Northwest Atlantic in terms of sharing the turbot resource. I am not so sure about how the shrimp resource works. From my personal knowledge, which is not that great, NAFO is actually a positive and well-arranged set-up.

Senator Cowan: Presumably research is being done by the Government of Canada, by your government here, by the board and by Greenland. Is there a free and full exchange of data and information between all of those agencies? I am sure that on the Danish side they have fisheries organizations, as Canada does.

CGRFN et le Comité consultatif des pêches doivent être au courant de tous les éléments quand ils prennent leurs décisions. Certains renseignements peuvent rester confidentiels s'ils respectent les critères d'exclusion, qui sont extrêmement rigoureux, comme je l'ai mentionné. Les demandeurs doivent montrer que si ces renseignements ne sont pas rendus publics, ils en subiront des préjudices importants.

Ce n'est pas la première fois que nous en entendons parler, et je sais que la situation est la même dans d'autres pêches aussi. En résumé, le CGRFN y voit en exigeant des plans détaillés qui contiennent tous les renseignements confidentiels et non confidentiels, et c'est ce sur quoi il se fonde pour prendre ses décisions.

Le sénateur Cowan : Je suis certain que vous êtes au courant des ententes qui existent non seulement dans le domaine des pêches, mais également dans celui du camionnage et dans l'industrie pharmaceutique, ainsi que dans d'autres domaines, où il faut que le pouvoir sur la pharmacie, par exemple, reste entre les mains de pharmaciens agréés, même si l'on voit qu'il y a des administrateurs très puissants. Je vous préviens toutefois qu'il peut y avoir de quoi se leurrer. Je suis content que vous preniez des mesures en ce sens, parce que c'est une préoccupation qui peut devenir un problème. Une fois que le problème est installé, il est très difficile à enrayer. D'après ce que je comprends, pour la pêche au homard, par exemple, le MPO affirme vouloir se débarrasser de cette façon de faire, ne pas l'aimer. Cependant, de là à l'éliminer complètement, à déterminer si elle est bonne ou mauvaise, il y a tout un pas à franchir.

Ensuite, vous avez parlé de la recherche et de votre point de vue ou de votre expérience sur la volonté des gouvernements — non seulement les gouvernements provinciaux et territoriaux, mais également les gouvernements des autres pays du monde — ainsi que des organismes gouvernementaux et des organisations de l'industrie d'échanger avec vous des données scientifiques fiables. Que déduisez-vous de votre expérience?

M. d'Eca : Notre expérience avec l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest, l'OPANO, est assez bonne. On ne fait jamais assez de recherches. Le besoin est toujours si grand, et le financement n'est pas là ou va à d'autres priorités. Cependant, l'OPANO jouit d'une communauté scientifique qui collabore, qui partage tous ses renseignements et ses politiques. Le Canada participe à des rencontres avec d'autres signataires du traité qui régit cette organisation. J'ai l'impression que ce système est assez efficace pour le partage des contingents de flétan noir dans l'Atlantique Nord-Ouest. Je ne sais pas comment se fait le partage de la ressource de crevettes. D'après mes connaissances personnelles, qui ne vont pas très loin, l'OPANO est une structure positive et bien organisée.

Le sénateur Cowan : On peut présumer que la recherche se fait au gouvernement du Canada, au sein de votre gouvernement, au conseil et au Groenland. Y a-t-il un plein partage libre de données et des renseignements entre tous ces organismes? Je suis sûr qu'il y a des organisations de pêche au Danemark comme au Canada.

Mr. d'Eca: I do not know whether the Government of Nunavut is doing any research. I think it is the Department of Fisheries and Oceans Canada. The NWMB has a research trust fund that government comes to, and it will review research proposals. I know it has funded a lot of research in the Davis Strait and in Baffin Bay. Greenland is very active. They have quite an active fishery. I believe it is very open and there is a lot of transfer of information. Mr. Noble can correct me if I am wrong.

The Nunavut Wildlife Management Board is required by the land claim to keep a file open to the public of all the research it is involved in, and we share that, I think, with DFO and with the Government of Nunavut. It is web-based. Anybody can go look at the research that has been done and what the results are.

Senator Cowan: I do not mean to suggest anything sinister. I am glad to hear your answer and am encouraged that that is the case. As you said, you can never have enough research and you hate to see scarce research dollars being spent on studies that are duplications of other studies that could be relied on.

Senator Adams: I am a bit disappointed that none of the witnesses is really involved with the fishermen up here. I thought that someone from the Nunavut Wildlife Management Board, perhaps the chairman, based here in Iqaluit, should be here. Is he?

Mr. Noble: We regret that we do not have a better team with us. We tried. There are many meetings going on right now. We are currently missing our chairperson, who is on personal leave. Our acting chairperson is in Ottawa. What you see is what was left in the community at this time.

Senator Adams: At least those people there are supposed to be representing the Inuit. You have a lawyer here, and all we hear about is the policy. You did not say how many people are interested in commercial fishing. I know that Baffin Fisheries Coalition has some funding through the Nunavut Arctic College to train people to work on the boats, but there is nothing in the future for the commercial side of things, getting into business. Is that true?

Mr. Noble: I believe that the Baffin Fisheries Coalition is working to help with the commercial side. They have offered to do a test fishery in Cumberland Sound, which we have not done before, and get people working with small boats. They have been working with Broughton Island and Clyde River up the coast on the test fisheries and providing vessels for small test fisheries. They have also put considerable funds into research.

Senator Adams: Cumberland Sound has 500 tonnes. In 0A there are 6,500 tonnes. Now you make a regulation of only 100 tonnes of turbot quota for all of the Nunavut inshore fishery. I think you are using a NAFO regulation in all your talking today. Is it a NAFO regulation when all we have is shrimp and turbot in Nunavut? To me the regulation is about shellfish, too. We do not have shellfish up here. If anyone wanted to get into

M. d'Eca : Je ne sais pas si le gouvernement du Nunavut mène des recherches. Je pense que c'est surtout le ministère des Pêches et des Océans du Canada qui en mène. Le CGRFN a un fonds en fiducie pour la recherche auquel puise le gouvernement, et il examine les propositions de recherche. Je sais qu'il a servi à financer beaucoup de recherches dans le détroit de Davis et la baie Baffin. Il y a beaucoup d'activités au Groenland. La pêche y est très présente. Je pense qu'elle se fait avec beaucoup d'ouverture et qu'il y a beaucoup de transfert d'information. M. Noble pourra me corriger si je me trompe.

Le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut est tenu, par l'accord sur les revendications territoriales, de tenir un dossier ouvert au public sur toute la recherche auquel il participe, et je pense que nous partageons ces renseignements avec le MPO et le gouvernement du Nunavut. Tout se fait sur le web. N'importe qui peut consulter les recherches effectuées et les résultats.

Le sénateur Cowan : Je ne veux rien insinuer de menaçant. Je suis content d'entendre votre réponse, et elle m'encourage si tel est le cas. Comme vous l'avez dit, on ne fait jamais assez de recherches et il est très fâchant de voir des fonds trop rares pour la recherche affectés à des études qui ne font que répliquer d'autres études fiables.

Le sénateur Adams : Je suis un peu déçu qu'aucun des témoins ne soit vraiment proche des pêcheurs. Je me serais attendu à ce qu'il y ait ici un membre du Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut basé à Iqaluit, peut-être le président. Où est-il?

M. Noble : Nous regrettons de ne pas avoir de meilleure équipe avec nous. Nous avons bien essayé. Il y a beaucoup de réunions en ce moment. Notre président nous manque; il est en congé pour des raisons personnelles. Notre président par intérim est à Ottawa. Vous rencontrez en fait les personnes qui restent ici en ce moment.

Le sénateur Adams : Au moins, les personnes qui sont ici sont censées représenter les Inuits. Vous avez un avocat ici, et tout ce dont nous entendons parler, c'est de la politique. Vous ne nous avez pas dit combien de personnes voulaient participer à la pêche commerciale. Je sais que la Baffin Fisheries Coalition reçoit du financement par le Nunavut Arctic College afin de former les gens au travail sur les bateaux, mais il n'y a pas d'avenir dans la pêche commerciale pour qui veut se lancer en affaires. N'est-ce pas vrai?

M. Noble : Je pense que la Baffin Fisheries Coalition essaie d'aider les pêcheurs commerciaux. Elle a offert de mener une pêche pilote dans la baie Cumberland, ce qui n'a jamais été fait auparavant, pour favoriser l'utilisation de petits bateaux. Elle a aussi des projets de pêche pilote avec Broughton Island et Clyde River, plus haut sur la côte, dans lesquels elle fournit de petits bateaux. Elle investit aussi considérablement dans la recherche.

Le sénateur Adams : Il y en a 500 tonnes dans la baie Cumberland. Dans la zone 0A, il y en a 6 500. Vous prenez ensuite un règlement pour 100 tonnes seulement de contingent de flétan noir pour toute la pêche côtière du Nunavut. Je pense que vos propos d'aujourd'hui se fondent tous sur un règlement de l'OPANO. Est-ce un règlement de l'OPANO si tout ce que nous avons, c'est de la crevette et du flétan noir au Nunavut? À mes

business, it looks to me like you are scaring them with all your policies and regulations. All we have right now in Nunavut are turbot and shrimp. Everything you have said today took over one hour, and if anyone wanted to go into business they would have to read all the regulations.

Mr. d'Eca: I am not sure what alternative you are suggesting. First of all, every member of the fishing industry was consulted on the policy that the NWMB has come up with. Everybody who is active in the fishing industry was consulted many times, and there is a consensus; or, if there is not a consensus then people did not speak up when they had opportunity, and they still have opportunity. I think by any reasonable measure this policy is one that the Inuit, the government and the fishing industry are very happy with.

I am not sure what you are getting at in terms of NAFO regulations. This is an NWMB-generated policy that will assist the board in making recommendations to the Department of Fisheries and Oceans. It has the backing of industry, of Nunavut Tunngavik Inc., of the Government of Nunavut, of the Department of Fisheries and Oceans and of the various hunters and trappers organizations right up and down the coast.

Maybe I am not following you, senator, but it sounds like you are dissatisfied with this policy. I would be interested to get some details from you. We have not run into people who are dissatisfied with it as yet. If you think it unfair or discriminatory, then please give us the details. I know the board members would very seriously look at your concerns, especially coming from you.

Know that in the consultations, in the hearings, in the various correspondence we have had with Inuit and with the fishing industry, people have been very positive about this allocation policy. It is designed to be as equitable and fair as it can possibly be in difficult circumstances. As I have said many times today, you know you are in a situation where demand exceeds supply. Knowing that, the board is trying to be as fair as it possibly can be, and it feels confident that Inuit and government and the industry are saying yes, this looks good. Let us implement it and see where it goes.

As I said, if you have concerns, give us some details; we will bring those to the board, and it will respond to you.

Senator Adams: Yes, I understand. In the meantime, I know the Nunavut Wildlife Management Board has a few other things besides the shrimp and turbot. Right now Pangnirtung has Arctic char, and you have to go through the Freshwater Fish Marketing Corporation in Winnipeg, not Ottawa. In the summer 25 tonnes of char are available, and in the winter there are another other 25 tonnes in the fish plant in Pangnirtung. To apply for quotas for inshore Arctic char, you do not go through the minister in Ottawa; you have to go through the Freshwater Fish Marketing

yeux, le règlement devrait porter aussi sur les mollusques et crustacés. Il y en a ici. Si quelqu'un voulait se lancer en affaires, j'ai bien l'impression que vous l'effraieriez avec toutes vos politiques et vos règlements. Nous n'avons de quotas que pour le flétan noir et la crevette au Nunavut. Vous nous parlez depuis plus d'une heure aujourd'hui, et si quelqu'un voulait se lancer en affaires, il devrait quand même lire toute la réglementation.

M. d'Eca : Je ne sais pas trop ce que vous recommandez en contrepartie. Pour commencer, je vais mentionner que tous les participants à l'industrie de la pêche ont été consultés sur la politique élaborée par le CGRFN. Toutes les personnes actives dans l'industrie de la pêche ont été consultées à maintes reprises; il y a consensus, ou s'il n'y en a pas, les gens ne se sont pas manifestés quand ils en ont eu l'occasion, et ils l'ont toujours. Je pense que dans une mesure raisonnable, les Inuits, le gouvernement et les gens du milieu de la pêche sont très contents de cette politique.

Je ne sais pas trop ce que vous voulez dire sur la réglementation de l'OPANO. Il s'agit d'une politique générée par le CGRFN qui va aider le Conseil à présenter des recommandations au ministère des Pêches et des Océans. C'est ce sur quoi se fonde l'industrie, Nunavut Tunngavik Inc., le gouvernement du Nunavut, le ministère des Pêches et des Océans et les diverses organisations de chasseurs et de trappeurs tout le long de la côte.

Peut-être que je ne vous suis pas, monsieur le sénateur, mais on dirait que vous n'êtes pas satisfait de cette politique. J'aimerais que vous m'en disiez plus. Nous n'avons encore rencontré personne qui n'en est pas satisfait. Si vous l'estimez injuste ou discriminatoire, veuillez nous donner des détails. Je sais que les membres du Conseil seraient prêts à prendre vos commentaires très au sérieux, surtout s'ils venaient de vous.

Sachez que dans les consultations, les audiences et les diverses correspondances que nous avons eues avec les Inuits et les membres de l'industrie de la pêche, les gens se sont dits très positifs quant à cette politique d'allocation. Elle est conçue pour être le plus juste et équitable possible dans des circonstances difficiles. Comme je l'ai dit à maintes reprises aujourd'hui, vous savez qu'en ce moment, la demande est plus forte que l'offre. Dans ce contexte, le conseil essaie d'être le plus juste possible et a la conviction que les Inuits, le gouvernement et l'industrie trouvent que la politique a l'air bien. Il faut donc la mettre en oeuvre et voir ce qu'il adviendra.

Comme je l'ai dit, si vous avez des inquiétudes, expliquez-vous; nous allons en faire part au conseil et il vous répondra.

Le sénateur Adams : Oui, je comprends. Dans l'intervalle, je sais que le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut s'occupe de quelques autres dossiers en plus de la crevette et du flétan noir. En ce moment, il y a de l'omble chevalier à Pangnirtung, et il faut passer par l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce, qui est établi à Winnipeg et non à Ottawa. Pendant l'été, il y a 25 tonnes d'omble chevalier à l'usine de transformation de Pangnirtung et pendant l'hiver, il y en a 25 autres. Pour demander un contingent de pêche

Corporation and DFO. It seems to me that in Nunavut they have more ministers from Winnipeg instead of DFO in Ottawa.

Mr. d'Eca: I am not sure how DFO organizes itself internally. I know Winnipeg is a big regional centre. In terms of char or any animals in Nunavut, it is the NWMB that would decide what the level of harvesting is, but in a co-jurisdiction relationship with the minister. If the minister goes to Winnipeg and asks what he should do, that is his business. However, the NWMB consults closely with Inuit, listens to all parties, makes a decision pursuant to the terms of the land claim as to what the level of harvesting is and then passes it on to the minister.

Again, that is the relationship the NWMB has with the Minister of Fisheries and Oceans. It is one of the important features of the land claims agreement. It is between the two of them acting under the terms of the land claims agreement that decisions are made.

Senator Adams: Since the beginning, the board was meant to represent every community, especially here in Baffin. I would like to find out more about how many people have applied for quotas.

Everything has been set by the land claims agreement. We heard about the problem with 0B quotas being held by a southern company. Look at the 1,900 tonnes. We were told it was between the industry members and that the minister could not do anything to change them because the industry members are in the South. What are we going to do about that? How much do we have here, and how will we take control over the quotas under the land claims agreement? How will we get them back?

Mr. d'Eca: That question has occupied the NWMB and the Government of Nunavut and NTI since before the land claim came into being. From the NWMB's perspective, when it came on the scene Inuit had about 27 per cent of the entire resource of groundfish adjacent to Nunavut. It is now well over 60 per cent. While I do not say that that is all the NWMB's doing, the NWMB has been a champion of trying to convince, and successfully, the Government of Canada that this is an untenable situation when you look at all the other fisheries in the country where the adjacent jurisdiction gets 80 per cent, 90 per cent, 95 per cent of the resource and we had 27 per cent. Overall, we are still under 50 per cent when you add shrimp and turbot together.

As I said earlier, there is a long way to go and it is a tough battle. However, if you review the history of the NWMB, you see it is one of the champions of change and it has the results. From 1994 to today there has been a massive increase in allocations for Nunavut, especially in turbot but also in shrimp. That has been a concerted effort on the part of the Government of Nunavut, NTI and the NWMB, with assistance from this committee and from the House of Commons standing committee. Many people

côtière d'omble chevalier, il ne faut pas passer par le ministre, à Ottawa, mais par l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce et le MPO. J'ai l'impression qu'il y a plus de ministres de Winnipeg qu'il n'y a de fonctionnaires du MPO à Ottawa qui s'occupent du Nunavut.

M. d'Eca : Je ne sais pas trop comment le MPO s'organise à l'interne. Je sais qu'il y a un grand centre régional à Winnipeg. Pour l'omble ou tout autre animal au Nunavut, c'est le CGRFN qui décide des contingents, mais il le fait en collaboration avec le ministre. Si le ministre se rend à Winnipeg pour déterminer ce qu'il doit faire, c'est son affaire. Cependant, le CGRFN consulte abondamment les Inuits, écoute toutes les parties, puis décide du contingent de pêche acceptable selon les termes de l'accord sur les revendications territoriales, après quoi il en fait part au ministre.

Encore une fois, c'est la relation que le CGRFN entretient avec le ministre des Pêches et des Océans. C'est l'une des caractéristiques importantes de l'accord sur les revendications territoriales. Les décisions se prennent entre eux, dans le respect des dispositions de l'accord sur les revendications territoriales.

Le sénateur Adams : Depuis le début, le conseil a pour mission de représenter toutes les collectivités, surtout ici, à Baffin. J'aimerais en savoir un peu plus sur le nombre de personnes qui ont demandé des quotas.

Tout est établi selon l'accord sur les revendications territoriales. Nous avons entendu parler du problème d'une société du Sud qui détient les quotas de la zone 0B. Ce sont 1 900 tonnes. On nous a dit que c'était entre les membres de l'industrie et que le ministre ne pouvait rien faire pour changer les quotas parce que les membres de l'industrie sont au Sud. Qu'allons-nous faire? À combien s'établit notre quota et comment allons-nous reprendre ces quotas en vertu de l'accord sur les revendications territoriales? Comment allons-nous les récupérer?

M. d'Eca : Cette question occupe le CGRFN, le gouvernement du Nunavut et le NTI depuis que l'accord est entré en vigueur. Au CGRFN, cette question est à l'avant-scène depuis qu'il est apparu que les Inuits avaient 27 p. 100 des ressources de poisson de fond contiguës au Nunavut. Leur part dépasse maintenant de beaucoup les 60 p. 100. Je ne dis pas que c'est tout ce que fait le CGRFN, mais le Conseil excelle pour convaincre le gouvernement du Canada que c'est une situation intenable quand on regarde la situation des autres pêches au pays, où le gouvernement le plus près reçoit 80, 90 ou 95 p. 100 de la ressource, alors que nous n'en avons que 27 p. 100. En tout, nous sommes toujours sous la barre des 50 p. 100 pour la crevette et le flétan noir mis ensemble.

Comme je l'ai déjà dit, il reste beaucoup de chemin à parcourir, et la bataille est ardue. Toutefois, si vous étudiez l'histoire du CGRFN, vous verrez que c'est un champion du changement et qu'il produit des résultats. Depuis 1994, il y a eu une augmentation massive des allocations en faveur du Nunavut, surtout pour le flétan noir, mais aussi pour la crevette. Il y a un effort concerté de la part du gouvernement du Nunavut, de NTI et du CGRFN, avec l'aide de ce comité et du comité permanent de

looking at it have seen that is not fair and have done their bit, and we have had some good success. We have a long way to go to reach true equity with others.

The Chair: Just to be clear, are you saying that Nunavut has more than 27 per cent in 0B at the present time? .

Mr. d'Eca: No. Actually, we have a little bit more because we have our 1,500 tonnes out of 5,500 in 0B, but a couple of years ago, I think in 1994 or 1995, the NWMB established a 500-tonne total allowable harvest, which is technically in 0B — it is also in the Nunavut Settlement Area — for the community of Pangnirtung. That is another 500 tonnes besides our 1,500 tonnes. Of course, 0A is a different matter altogether.

0B has not changed much in 10 years, except for that 500 tonnes I just mentioned.

The Chair: Should the Nunavut Wildlife Management Board apply to 0B as well as to 0A?

Mr. d'Eca: The NWMB has made repeated recommendations to government over the years on the grounds of equity and law and so on that the Nunavut share of 0B has to be more than 27 per cent, but those recommendations have fallen on deaf ears. However, to give government its due, I think what government says is that if new fish show up they will give it to Nunavut because they are uncomfortable.

The Chair: That is not what we have heard from the ministers or the premier. The testimony we have heard is very clear that they should have had the first right of refusal and they did not, that an enterprise allocation went from one enterprise to another while the Government of Nunavut was prepared to pay to buy that particular enterprise. That is the testimony we heard from the ministry this morning.

Senator Robichaud: That was not new fish, though.

The Chair: No, it was not new fish; it was existing fish. It was an existing quota that passed from one enterprise to another. Nunavut did not get the opportunity to bid on the transfer of that allocation.

Mr. d'Eca: That is correct. As a matter of fact, the NWMB, as part of its advisory jurisdiction, should have had the opportunity to advise the minister of exactly that. I do not want to say too much more except that this matter is before the courts, and the NWMB has filed an application for judicial review of the minister's decision.

The Chair: It is rather sad that negotiations have to take place in court. It does not say much for the health of the partnership when one partner has to go to court to get justice.

la Chambre des communes. Beaucoup de gens ont vu que ce n'était pas juste et ont fait leur part, nous avons donc bien progressé. Nous avons encore beaucoup de chemin à parcourir pour obtenir une véritable équité avec les autres.

Le président : Pour que ce soit bien clair, dites-vous que le quota du Nunavut est supérieur à 27 p. 100 dans la zone 0B pour l'instant?

M. d'Eca : Non, à l'heure actuelle, nous en avons un peu plus grâce à nos 1 500 tonnes sur 5 500 dans la zone 0B, mais il y a quelques années, je pense que c'était en 1994 ou en 1995, le CGRFN a établi un total autorisé des captures de 500 tonnes pour la communauté de Pangnirtung, qui est techniquement dans la zone 0B, qui correspond à la région du Nunavut. Ces 500 tonnes s'ajoutent à nos 1 500 tonnes. Bien sûr, tout ce qui concerne la zone 0A est une toute autre chose.

La zone 0B n'a pas changé beaucoup depuis dix ans, sauf pour ce qui est des 500 tonnes que je viens de mentionner.

Le président : Le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut devrait-il demander des contingents pour la zone 0B de même que pour la zone 0A?

M. d'Eca : Le CGRFN a présenté à maintes reprises ses recommandations au gouvernement afin que la part du Nunavut dans la zone 0B soit de plus de 27 p. 100, pour des raisons d'équité et de justice, entre autres, mais elles sont restées lettre morte. Cependant, pour reconnaître au gouvernement ce qui lui revient, je pense que ses représentants ont déclaré que si l'on trouvait de nouveaux poissons, ils les donneraient au Nunavut parce qu'ils sont un peu gênés.

Le président : Ce n'est pas ce que nous avons entendu de la bouche des ministres ni du premier ministre. Ils nous ont dit très clairement qu'ils auraient dû avoir le premier droit de refus alors qu'ils ne l'ont pas eu, qu'une allocation aux entreprises est allée d'une entreprise à l'autre tandis que le gouvernement du Nunavut était prêt à payer pour acheter cette entreprise. C'est ce que les gens du ministère nous ont dit ce matin.

Le sénateur Robichaud : Ce n'était pas du nouveau poisson, toutefois.

Le président : Non, ce n'était pas des nouveaux poissons; ils faisaient déjà partie des contingents. C'était un contingent transféré d'une entreprise à une autre. Le Nunavut n'a pas eu la possibilité de soumissionner afin d'obtenir le transfert de cette allocation.

M. d'Eca : C'est juste. En fait, le CGRFN, dans son rôle consultatif, aurait dû pouvoir conseiller le ministre à ce propos. Je ne veux pas trop en dire, sauf que cette question est devant les tribunaux et que le CGRFN a présenté une demande de révision judiciaire de la décision du ministre.

Le président : Il est assez triste que les négociations doivent se mener devant les tribunaux. Ce n'est pas de très bon augure pour la santé d'un partenariat quand l'un des partenaires doit s'adresser aux tribunaux pour obtenir justice.

Mr. d'Eca: Yes. This is the first time the NWMB has had to do this. It is unfortunate. It is a failure of the system. The court is a blunt instrument to deal with these things, but that is where it stands.

Just to make the point, the NWMB is well aware of this and is taking an active role with respect to that matter. However, I agree with Senator Robichaud: it was not new fish. Still, one would think that Nunavut ought to have an opportunity to seek that and not for it to just be bypassed once again, knowing the overall situation that we are in, with 27 per cent of 0B. You do not see that anywhere else in the Atlantic fishery.

Senator Adams: You are saying that the Nunavut Wildlife Board will go court for that 1,900 tonnes?

Mr. d'Eca: Yes, it is. It is already.

Senator Adams: If you lose in court, what will happen in the future?

Mr. d'Eca: The NWMB is simply saying that in terms of the land claim, the minister has to seek the NWMB's advice when making this decision, and its advice was not sought. It is saying that before this decision is valid, the minister has to seek the NWMB's advice. The court will not decide whether or not Nunavut gets the 1,900 tonnes. It will decide whether the minister has to receive the NWMB's advice before he can make a decision. If it decides he does have to receive the NWMB's advice, then the NWMB will provide full and reasonable advice in the hope that the minister will be convinced of its position.

The Chair: Which court is it before?

Mr. d'Eca: The Federal Court.

Senator Cochrane: The NWMB was set up in 1994; is that right?

Mr. d'Eca: It was created under the land claim in 1993, but the members were appointed in 1994.

Senator Cochrane: As a result, you report to the Government of Canada and to the Government of Nunavut?

Mr. d'Eca: The NWMB develops work plans every year and does some reporting to the government. The government department that addresses that is the Department of Indian and Northern Affairs Canada. That is who the NWMB reports to, who provides it with its funding and so on.

In terms of decision making, which I think is what you are referring to, if it makes a decision with respect to fish or marine mammals, it sends that decision to the Minister of Fisheries and Oceans. If it makes a decision with respect to caribou, polar bears or migratory birds, for example, it would go to the territorial government, to the Department of the Environment.

Senator Cochrane: Before changes are made, do these two governments have to approve before any decision is made?

M. d'Eca : En effet. C'est la première fois que le CGRFN y est contraint. C'est malheureux. C'est un échec du système. Le tribunal est une solution plutôt brutale pour cela, mais c'est là où les choses en sont.

Je tiens toutefois à souligner que le CGRFN en est bien conscient et qu'il joue son rôle activement à cet égard. Cependant, je suis d'accord avec le sénateur Robichaud : ce n'était pas des nouveaux poissons. Tout de même, on se serait attendu à ce que le Nunavut ait la chance de soumissionner et qu'il ne soit pas laissé pour compte encore une fois, compte tenu que nous n'avons encore que 27 p. 100 des quotas dans la zone 0B. Cette piètre situation n'a son pareil nulle part dans les pêches de l'Atlantique.

Le sénateur Adams : Dites-vous que le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut va s'adresser aux tribunaux pour ces 1 900 tonnes?

M. d'Eca : Oui. C'est déjà fait.

Le sénateur Adams : Si vous perdez devant les tribunaux, qu'arrivera-t-il après?

M. d'Eca : Le CGRFN est simplement d'avis que d'après l'accord sur les revendications territoriales, le ministre doit demander l'avis du CGRFN quand il prend sa décision et qu'il ne le lui a pas demandé. Il est d'avis que pour que cette décision soit valide, le ministre doit demander l'avis du CGRFN. Le tribunal ne décidera pas si le Nunavut va ou non obtenir ces 1 900 tonnes. Il va déterminer si le ministre doit obtenir l'avis du CGRFN avant de prendre une décision. S'il détermine que le ministre doit obtenir l'avis du CGRFN, alors celui-ci lui prodiguera des conseils détaillés et raisonnables dans l'espoir que le ministre soit convaincu par sa position.

Le président : De quel tribunal s'agit-il?

M. d'Eca : De la Cour fédérale.

Le sénateur Cochrane : Le CGRFN a été créé en 1994, n'est-ce pas?

M. d'Eca : Il a été créé en vertu de l'accord sur les revendications territoriales en 1993, mais ses membres ont été nommés en 1994.

Le sénateur Cochrane : Par conséquent, vous faites rapport au gouvernement du Canada et au gouvernement du Nunavut?

M. d'Eca : Le CGRFN établit des plans de travail chaque année, puis présente des rapports au gouvernement. Le ministère responsable est celui des Affaires indiennes et du Nord canadien. C'est à lui que le CGRFN présente ses rapports et c'est lui qui le finance.

Pour la prise de décisions, si j'ai bien compris votre question, quand le conseil prend une décision sur les poissons ou les mammifères marins, il en fait part au ministre des Pêches et des Océans. S'il prend une décision sur le caribou, les ours polaires ou les oiseaux migrateurs, par exemple, il en fait part au gouvernement territorial, au ministère de l'Environnement.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que ces deux gouvernements doivent approuver la décision avant que les changements ne soient mis en œuvre?

Mr. d'Eca: No. Before a decision is finalized it has to go through the land claim decision-making process, which is shared decision making between the NWMB and the relevant minister.

Senator Cochrane: Is that the relevant federal minister?

Mr. d'Eca: If we stick with Fisheries and Oceans, if the NWMB decides to establish a 500-tonnes total allowable harvest for the community of Pangnirtung, it sends that decision to the minister. On the first round he can accept it and then that is it; it is done and Pangnirtung has its 500 tonnes. If there is something about the decision that the minister is not happy with, he can reject it and send it back to the NWMB. The NWMB will reconsider its decision and make a final decision and send it to the minister. The minister then, while following the terms of the land claims agreement, can either accept the decision or he can reject it, or he can vary it. Then in that final outcome, assuming it has not been rejected, there will be something that has to be done, and the minister and his department will implement the final decision.

The Chair: You have two chances, then.

Mr. d'Eca: Yes.

The Chair: In the Senate and the House of Commons we can send bills back three times.

Senator Cochrane: Is this a new policy that you have developed?

Mr. d'Eca: That is correct.

Senator Cochrane: How sure are you that this policy may be adopted?

Mr. d'Eca: In this case it is up to the NWMB. The board does not have to send that policy to government.

Senator Cochrane: Back to the minister?

Mr. d'Eca: Yes. This is actually the board's own policy. If it did have to go to government, we are quite confident that they would approve it, but it does not have to go to them. However, because of the extensive talks we have had with the Department of Fisheries and Oceans, the Government of Nunavut, Inuit and the fishing industry, we know that everyone is reasonably satisfied with this policy. Therefore, it is a done deal. It is in place now. It is being implemented now, but we will have to see. The product it delivers is a set of recommendations from the NWMB to the minister with respect to who gets how much of the allocations for turbot and shrimp.

Senator Cochrane: It is all policy, right?

Mr. d'Eca: It is all policy. It is not law in that sense. We will have to see how successful it is, how government accepts the recommendations and what the fishing industry thinks of it. All of that will come to pass as time and the seasons go by. Everyone is happy with the policy as it is. Now we have to see how it works in the real world.

M. d'Eca : Non. Avant que la décision ne soit finale, il faut suivre le processus de décision prévu dans l'accord sur les revendications territoriales, qui prévoit une décision commune du CGRFN et du ministre responsable.

Le sénateur Cochrane : Parlez-vous du ministre fédéral responsable?

M. d'Eca : Pour Pêches et Océans, si le CGRFN décide d'établir un total autorisé des captures de 500 tonnes pour la collectivité de Pangnirtung, il fait part de sa décision au ministre. Celui-ci peut l'accepter d'emblée, et c'est réglé; Pangnirtung a ses 500 tonnes. S'il y a quelque chose que le ministre n'aime pas dans cette décision, il peut la rejeter et la renvoyer au conseil. Le Conseil devra alors la réviser, prendre une décision finale, puis la renvoyer au ministre. Ensuite, selon les dispositions de l'accord sur les revendications territoriales, le ministre peut soit accepter la décision, soit la rejeter, soit la modifier. Au final, si la décision n'a pas été rejetée, il y a des mesures à prendre, et le ministre ainsi que son ministère s'occupent de la mise en œuvre de la décision finale.

Le président : Vous avez donc deux chances.

M. d'Eca : Oui.

Le président : Au Sénat et la Chambre des communes, nous pouvons renvoyer des projets de loi trois fois.

Le sénateur Cochrane : Est-ce une nouvelle politique que vous avez élaborée?

M. d'Eca : Oui.

Le sénateur Cochrane : Êtes-vous bien certain que cette politique va être adoptée?

M. d'Eca : Dans ce cas-ci, c'est au CGRFN d'en décider. Le conseil n'est pas tenu de renvoyer sa politique au gouvernement.

Le sénateur Cochrane : Au ministre?

M. d'Eca : Oui. C'est en fait ce que la politique même du conseil prévoit. S'il devait la soumettre au gouvernement, nous sommes presque sûrs qu'il l'approuverait, mais il n'est pas nécessaire de la lui soumettre. Cependant, compte tenu de tous les pourparlers que nous avons eus avec les gens de Pêches et Océans, du gouvernement du Nunavut, de l'industrie de la pêche et les Inuits, nous savons que tout le monde est assez satisfait de cette politique. Du coup, c'est réglé. Elle est déjà en place. Nous sommes en train de la mettre en œuvre, mais nous verrons. Elle va se traduire par une série de recommandations du conseil au ministre sur la répartition des allocations de flétan noir et de crevette.

Le sénateur Cochrane : Il ne s'agit là que de la politique, n'est-ce pas?

M. d'Eca : Ce n'est qu'une politique. Ce n'est pas une loi. Il reste à voir si elle va produire les résultats escomptés, si le gouvernement va accepter les recommandations et ce que l'industrie va en penser. Cela va venir avec le temps et les saisons. Pour l'instant, tout le monde est content de cette politique. Il nous reste à voir comment elle va s'appliquer dans le vrai monde.

Senator Cochrane: Including the stakeholders in the various communities.

Mr. d'Eca: Again, that is correct. The stakeholders have shown confidence in the policy.

Senator Cochrane: Have all the fishermen and the fisherwomen in all the regions that are in that industry agreed with it?

Mr. d'Eca: Their organizations have all attended the consultations and have helped to form the policy. I forget how many iterations there were, but the policy has gone through many changes through the consultation. The respective organizations that represent those individuals you are talking about have all had input into the policy, as far as we are aware, and we ought to be aware because we are the ones who conducted the consultations and held the hearings.

Senator Cochrane: Well, you are developing the policy.

Mr. d'Eca: We are confident of their confidence in the policy.

Senator Cochrane: You talked about an industry-generated fund. How receptive has industry been to this idea? Who are the industry players that will be involved?

Mr. d'Eca: Industry so far has shown that they are positive about the idea; they have not taken it and run with it in any way, but it is still early days. Their main concern was that if they generate a fund that would raise a certain amount of money that would go into research, would government then turn around and say, "They are doing \$200,000 of research; let us subtract \$200,000 from our budget." Industry does not want that to happen. They were very concerned about that, and we changed the policy to say explicitly that any funds generated by the industry for their exploratory research fund will not negatively affect the budgets and the obligations of government to carry out research.

Industry has shown an interest in it, but it is only a suggestion, a recommendation of the board. We will try to assist if they have an interest. As of now there has not been anything further than simply a positive reaction to the idea. We have not seen any concrete steps taken to actually establish the fund, but it is very early days.

Senator Cochrane: When do you expect this to be implemented then? You still have not really finalized it with the industry. When do you expect this whole thing to be finalized?

Mr. d'Eca: The policy is finalized. It has been distributed to industry. In a matter of weeks, the call for applications will be going out. In a matter of weeks after that, we will be receiving the various plans. The exploratory fisheries fund is finalized as far as the NWMB will go with it, which is simply to say that we recommend this fund and this is what we think its purpose is. We have done background papers to give some further proposed details. We leave the idea on the table for industry to consider and to take up if they want, or to leave if they do not want. The board has done as much as it is going to do in terms of its policy for that.

Le sénateur Cochrane : Il faudra voir aussi ce qu'en pensent les intervenants des diverses collectivités.

M. d'Eca : C'est vrai. Les intervenants se sont montrés confiants envers cette politique.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que tous les pêcheurs et pêcheuses de toutes les régions sont d'accord avec elle?

M. d'Eca : Leurs organisations ont toutes participé aux consultations ainsi qu'à son élaboration. Je ne sais plus combien de versions il y a eu, mais la politique a été modifiée à maintes reprises à l'issue des consultations. Les divers organismes qui représentent ces personnes ont tous eu leur mot à dire sur la politique, à ce que nous sachions, et nous devrions le savoir, parce que nous sommes ceux qui avons mené les consultations et tenu les audiences.

Le sénateur Cochrane : C'est vous qui élaboriez la politique.

M. d'Eca : Nous avons la conviction qu'ils ont confiance en cette politique.

Le sénateur Cochrane : Vous avez parlé d'un fonds généré par l'industrie. Est-elle réceptive à cette idée? Qui sont les acteurs de l'industrie mis à contribution?

M. d'Eca : Jusqu'à maintenant, les gens de l'industrie se sont montrés positifs à cet égard; ils ne sont pas partis avec cette idée de leur côté, mais nous en sommes encore à un stade embryonnaire. La principale crainte dans l'industrie, c'est que si l'on crée un fonds de tant d'argent pour la recherche, le gouvernement se rétracte et dise : « Ils mettent 200 000 \$ dans la recherche, donc nous allons soustraire 200 000 \$ de notre budget. » Les gens de l'industrie en seraient bien mécontents. Ils craignent beaucoup que le gouvernement agisse ainsi, et nous avons modifié la politique pour qu'il soit explicite que tous les fonds générés par l'industrie à des fins de recherche exploratoire ne se répercutent pas négativement sur les budgets et les obligations du gouvernement de mener des recherches.

Les acteurs de l'industrie ont montré de l'intérêt, mais ce n'est qu'une recommandation du conseil. Nous allons essayer de les aider s'ils veulent passer à l'action. Pour l'instant, il n'y a rien de plus qu'une réaction positive à l'idée. Nous ne sommes témoins d'aucune mesure concrète pour établir le fonds dans la réalité, mais nous en sommes à un stade très embryonnaire.

Le sénateur Cochrane : Quand vous attendez-vous à ce qu'il soit établi? Vous n'avez pas encore tout réglé avec l'industrie. Quand vous attendez-vous à ce que tout soit fin prêt?

M. d'Eca : La politique est fin prête. Elle a été diffusée dans l'industrie. C'est une question de semaines, l'appel de demandes devrait sortir bientôt. Ce sera une question de semaines ensuite, nous allons recevoir les divers plans. Le fonds qui sera consacré aux pêches d'exploration est fin prêt au CGRFN, ce qui revient à dire simplement que nous en recommandons la mise en place et que tel devrait être son but à notre avis. Nous avons préparé des documents de travail pour exposer plus en détail les propositions. Nous laissons les gens de l'industrie y réfléchir et prendre les éléments qui leur plaisent ou laisser de côté ceux qui ne leur

We now simply wait to see whether industry is interested. The board will undoubtedly want to assist, but it is entirely up to industry to take any further steps.

Senator Cochrane: You pointed out that the fund is for research. Would this fund be coordinated with the federal government and the territorial government for science?

Mr. d'Eca: We have not set that level of detail out in the policy. I tend to think that if industry is interested in this idea they will talk to government and try to coordinate — kind of like what we were talking about earlier, where if you are going to do research you want it within an overall setting so you are not repeating what somebody else has done and hopefully you are doing something that builds upon other studies. I expect that if industry is interested in this they will talk to government and work in a way that complements the various research programs that are going on. However, I am saying that only because I think it is common sense. Industry has not said anything further than that they are interested in the idea.

Senator Cochrane: Do they also have questions?

Mr. d'Eca: They did have questions, which were answered. We have not received anything further from them in many months.

Senator Hubley: My question is also on allocation, and it perhaps relates to the fourth and sixth principles, where you are saying that preference would be given to operations that would benefit Nunavut's economy. You also talked about commercial ventures. I am wondering whether under your allocation policy, especially for turbot, you are giving any consideration to the type of fishery they will be carrying out, if it would be longlining versus trawlers. Has that been discussed? From our experience in the Fisheries and Oceans Committee, longlining is perhaps considered economically, and when we are considering the floor of the sea, a better fishing method than trawling.

Mr. Noble: All the way along through the development of our fishery we have been promoting a varied type of fishery, between trawling, longlining, gillnetting and trying to establish what would be best for our waters. You are correct that the longlining does produce a larger fish. However, with longlining they are getting a lot of shark attacks from the Greenland shark. It is a more difficult fishery. The best we found in the last few years is the gillnetting. We are faced with problems with that, as you know, of nets being lost in ice. Right now I think it is a 50-50 split between the trawl and gillnetting in Nunavut. There is a push and better fishing with gillnetting.

Senator Hubley: There is better fishing with gillnetting. Trawling then is not at the top of the list at all?

plaisent pas. Le conseil a fait tout ce qu'il pouvait selon sa politique. Nous attendons maintenant simplement de voir si l'industrie manifeste de l'intérêt. Il ne fait aucun doute que le conseil sera prêt à lui prêter main-forte, mais il incombe maintenant entièrement aux gens de l'industrie de faire les prochains pas.

Le sénateur Cochrane : Vous avez souligné que ce fonds serait consacré à la recherche. Sera-t-il coordonné avec le gouvernement fédéral et le gouvernement territorial pour la recherche scientifique?

M. d'Eca : La politique ne va pas dans les détails à ce point. J'aurais tendance à croire que si les gens de l'industrie aiment l'idée, ils vont parler aux fonctionnaires et essayer de se coordonner, un peu comme nous l'avons déjà dit pour que dans l'ensemble, on ne refasse pas les recherches déjà faites par d'autres et qu'en bout de ligne, on puisse plutôt approfondir les recherches des autres. Je pense que s'il y a de l'intérêt dans l'industrie, les gens de l'industrie vont parler aux fonctionnaires et s'efforcer de travailler de façon complémentaire avec les divers programmes de recherche en cours. C'est ce qui me semblerait logique, mais les gens de l'industrie n'ont rien précisé de plus que le fait qu'ils aiment l'idée.

Le sénateur Cochrane : Est-ce qu'ils ont aussi des questions?

M. d'Eca : Ils avaient des questions, auxquelles nous avons répondu. Ils ne nous ont rien demandé d'autre depuis plusieurs mois.

Le sénateur Hubley : Ma question porte également sur l'allocation et sur les principes quatre et six, quand vous dites que la préférence sera accordée aux activités avantageuses pour l'économie du Nunavut. Vous avez également parlé d'entreprises commerciales. Je me demande si selon votre politique d'allocation, particulièrement pour le flétan noir, vous tenez compte du type de pêche qui sera mené, si les pêcheurs utiliseront la palangre plutôt que le chalutier. En avez-vous discuté? D'après notre expérience au comité des pêches et des océans, la palangre est peut-être jugée préférable au chalutier comme méthode de pêche sur le plan économique et pour préserver le plancher océanique.

M. Noble : Depuis que nous développons notre pêche, nous favorisons diverses méthodes, dont la palangre, le chalutier et le filet maillant, et nous essayons de déterminer laquelle est la meilleure pour nos eaux. Vous avez raison de dire que la palangre permet de pêcher de plus gros poissons. Cependant, cette méthode expose les pêcheurs à beaucoup d'attaques de requins du Groenland. C'est une technique de pêche difficile. La méthode qui nous semble la meilleure depuis quelques années est la pêche au filet maillant. Elle pose toutefois des problèmes, comme vous le savez, quand on perd des filets dans la glace. En ce moment, je pense qu'on utilise le chalutier et le filet maillant à 50/50 au Nunavut. La pêche au filet maillant produit de meilleurs résultats et est plus favorisée.

Le sénateur Hubley : La pêche au filet maillant produit de meilleurs résultats. Le chalutier n'est donc pas au sommet de la liste?

Mr. Noble: That is correct.

Mr. d'Eca: Do you remember those mandatory requirements for responsible stewardship? One of those is compliance with responsible fishing practices and gear use. Of course you have to comply with the law. If the law outlaws a particular gear, then obviously you do not use that. The NWMB goes beyond that and says we want your stewardship plan to address that. What gear are you using? Demonstrate to us that that is the most responsible gear, that is the most reasonable in the circumstances. The NWMB is addressing that matter in the policy, but not laying down particular rules, which of course it cannot do in the offshore. It can do it on the inshore, and it has set out certain rules for gillnets and so on and has recommended changes to Department of Fisheries and Oceans with respect to that.

The Chair: There is always better fishing with gillnets. The problem with gillnets is that they keep fishing interminably forever and ever.

It has been a long afternoon. We thank you very much for a detailed and thorough presentation. It has helped us to understand the management, and we appreciate that. Thank you for coming.

The committee adjourned.

IQALUIT, Nunavut, Monday, June 2, 2008

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 7:01 p.m. to examine and report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. Topic: Arctic Study.

Senator Bill Rompkey (*Chair*) in the chair.

[Editor's Note: Some evidence was presented through an Inuktitut interpreter.]

[English]

The Chair: Honourable senators, this is the town hall portion of our hearings today in Iqaluit. We have with us tonight John Amagoalik, the father of Nunavut, and that is historically true. He is the one person, above all, who has fought for the land claims and worked very hard for it. He is known not just in Nunavut but elsewhere. He was a great help to the Labrador Inuit in their land claim, and I have seen him in other parts of the world. One of the last times I saw him was in an airport in London, I think, and he was travelling to someplace in Europe to give a presentation.

Mr. Amagoalik has a long experience and a wisdom that we can benefit from, and I would like him to make a presentation to us now and to tell us whatever he would like. He knows that our purpose here is to study the whole question of the Coast Guard in particular, which involves Arctic sovereignty, but we know that

M. Noble : Non.

M. d'Eca : Vous rappelez-vous des obligations de gestion responsable? L'une d'elle était le respect des exigences en matière de pratique responsable de la pêche et l'utilisation responsable des engins. Il faut bien sûr respecter la loi. Si la loi proscriit un engin de pêche, nous ne l'utiliserons évidemment pas. Le CGRFN va plus loin et exige qu'on en tienne compte dans les plans de gestion. Quels sont les engins utilisés? Montrez-nous que c'est l'engin le plus responsable, dans les circonstances. Le conseil aborde la question dans sa politique, mais il ne prescrit pas de règles particulières, puisqu'il ne peut évidemment pas le faire pour la pêche hauturière. Il peut le faire pour la pêche côtière et il a adopté certaines règles pour les filets maillants, entre autres. Il a d'ailleurs recommandé des changements en ce sens au ministère des Pêches et des Océans.

Le président : Il est toujours préférable de pêcher au filet maillant. Le problème des filets maillants, c'est que les poissons continuent de s'y prendre indéfiniment.

L'après-midi a été bien long. Je vous remercie beaucoup de cette présentation détaillée et en profondeur. Elle nous a aidés à comprendre la gestion, et nous l'apprécions. Je vous remercie d'être venus nous rencontrer.

La séance est levée.

IQALUIT, Nunavut, le lundi 2 juin 2008

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 19 h 1, afin d'examiner, pour en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. Sujet : l'étude sur l'Arctique.

Le sénateur Bill Rompkey (*président*) occupe le fauteuil.

[Note de la rédaction : Certains témoignages ont été présentés par l'intermédiaire d'un interprète inuktitut.]

[Traduction]

Le président : Honorables sénateurs, nous abordons maintenant la partie de nos audiences prévues sous forme d'assemblée publique à Iqaluit. Nous accueillons parmi nous ce soir John Amagoalik, le père du Nunavut, et c'est là une vérité historique. Plus que tout autre, il a mené le combat des revendications territoriales, auxquelles il s'est consacré avec une grande détermination. Il est célèbre non seulement au Nunavut, mais aussi ailleurs. Il a été d'un grand secours aux Inuits du Labrador quand ils ont présenté leurs revendications territoriales, et je l'ai vu également dans d'autres parties du monde. L'une des dernières fois où je l'ai vu, nous étions dans un aéroport à Londres, je crois, et il se rendait quelque part en Europe pour présenter un exposé.

M. Amagoalik a une grande expérience et nous allons tous profiter de sa sagesse; j'aimerais qu'il nous fasse un exposé maintenant et qu'il nous dise tout ce qu'il voudra. Il sait que nous sommes ici pour étudier toute la question de la Garde côtière en particulier, ce qui comprend la souveraineté dans l'Arctique, mais

fishing and the fishing quotas are a big issue up here too. We would like to have the benefit of his experience in that regard as well.

Please welcome John Amagoalik.

Senator Robichaud: In the language of his choice.

The Chair: In the language of his choice. We have interpretation in Inuktitut, English and French.

John Amagoalik, Director, Lands and Resources, Qikiqtani Inuit Association, as an individual: Thank you, senator. I had not planned to make an appearance before this committee, but I came here to observe the proceedings this afternoon. Senator Rompkey asked me if I would like to say a few words to the committee, and I am happy to do that. I will not stay long.

I am the Director of Lands and Resources for the Qikiqtani Inuit Association, but at this moment I am here as an individual. I am not directly involved in fisheries issues in Nunavut, so I cannot talk about them in any detail or answer questions in detail. However, I can give you a broad view of fisheries issues and other issues in Nunavut.

I have known Willie Adams since I was five years old. We were on the same ship called the *C.D. Howe* back in 1953. He was on his way to Churchill. He was being relocated to Churchill by the Government of Canada to work there. My family was being transported from Northern Quebec to Resolute Bay. I have known Senator Willie Adams for a long time.

[Interpretation]

Welcome to Iqaluit. Thank you for coming here.

[English]

It has been 15 years since the Nunavut Land Claims Agreement was signed. We have reached the point where we are trying very hard to create an economy. Up until now, government has been the main source of employment, and we are getting tired of government jobs. We want to do other things. We want to diversify our economy. The mining industry probably will have a big impact on the economy, and we are hoping that fisheries will become a big part of the economy of Nunavut.

The Government of Canada has certain obligations under the Nunavut Land Claims Agreement. When the agreement was signed in 1993, the Liberal government took some time to understand their obligations under the treaty. After signing the agreement, many people in government thought they could just keep on operating the way they have always done. They soon found out that they had to live up to certain obligations of the modern treaty, which has constitutional protection. Over time, the government began to understand its obligations and to try to implement them. However, then the Liberals lost the election and the Conservative government came into power. We sort of had to start all over again, because one of the first things the new

nous savons aussi que la pêche et les quotas de pêche sont un problème important ici aussi. Nous aimerions profiter de son expérience à cet égard.

Veuillez accueillir avec moi John Amagoalik.

Le sénateur Robichaud : Dans la langue de son choix.

Le président : Dans la langue de son choix. Nous avons un service d'interprétation en inuktitut, en anglais et en français.

John Amagoalik, directeur, Gestion des terres et des ressources, Qikiqtani Inuit Association, à titre personnel : Merci, sénateur. Je n'avais pas prévu de comparaître devant ce comité, mais je suis venu assister aux délibérations de cet après-midi. Le sénateur Rompkey m'a demandé si je voulais dire quelques mots au comité, ce que je vais faire avec plaisir. Je ne pourrai pas rester très longtemps.

Je suis le directeur de la gestion des terres et des ressources de la Qikiqtani Inuit Association mais dans l'immédiat, je comparais ici à titre personnel. Je ne m'occupe pas directement des questions de pêche au Nunavut, et je ne peux donc pas en parler en détail ni même répondre en détail à des questions à ce sujet. Néanmoins, je peux vous donner un large aperçu des problèmes de pêche et des autres questions qui se posent au Nunavut.

Je connais Willie Adams depuis l'âge de cinq ans. En 1953, nous étions à bord du même bateau, le *C.D. Howe*. Il se rendait à Churchill. Le gouvernement du Canada l'avait envoyé à Churchill pour y travailler. Ma famille se rendait du Nord du Québec à Resolute Bay. Je connais donc le sénateur Willie Adams depuis longtemps.

[Interprétation]

Bienvenue à Iqaluit. Je vous remercie d'être venus nous voir.

[Traduction]

Il y a 15 ans, on signait l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut. Nous en sommes maintenant à essayer par tous les moyens de créer une économie. Jusqu'à maintenant, le gouvernement a été le principal pourvoyeur d'emplois, et nous sommes un peu lassés des emplois gouvernementaux. Nous voulons faire autre chose. Nous voulons diversifier notre économie. L'industrie minière va sans doute avoir un important effet de stimulation de l'économie, et nous espérons également que les pêches vont devenir un facteur important dans l'économie du Nunavut.

Le gouvernement du Canada a certaines obligations en vertu de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut. Lorsque cet accord a été signé en 1993, il a fallu au gouvernement libéral un certain temps avant de comprendre les obligations que lui imposait ce traité. Après l'avoir signé, les membres du gouvernement pensaient pouvoir continuer à fonctionner comme ils l'avaient toujours fait. Ils n'ont pas tardé à constater qu'ils allaient devoir s'accommoder de certaines obligations découlant de ce traité moderne, qui est protégé par la Constitution. Au fil du temps, les gens du gouvernement ont commencé à comprendre leurs obligations et à s'y conformer. Par la suite, les libéraux ont perdu les élections et le gouvernement

government did was to allocate fishing quotas to southern companies without even talking to us. The government has an obligation to have meaningful consultations with Inuit and their organizations when it comes to the development of resources — not just mining but also fisheries.

Just last week there was another story that the Minister of Fisheries and Oceans had allocated more fish from our waters to a southern interest. When I say our waters, I do mean our waters, because fish stocks are our resources. Just as Alberta can say that its oil and gas belong to the province, and Newfoundland and Labrador can say that they have the right to benefit from the development of its offshore resources, so do we. I recognize that our territory has a different constitutional status because it is a territory, and lawyers will argue that we do not really have the same rights as people living in provinces. However, that does not stop people like myself and other people from Nunavut saying that it is ours, and we have the right to benefit from it.

We are trying to step out of a colonial era in which we have been stuck for hundreds of years. It is very hard work because there is inertia, I suppose, and governments and bureaucrats need to understand that there is a new reality up here.

We need better infrastructure if fisheries will flourish up here. That is an obvious thing. We need docks, processing facilities, and all that stuff. We are poor. We do not have the money for these things. Nunavut has the highest cost of living. That makes everything else that much more difficult.

I had not intended to say anything about sovereignty, but you mentioned it in your opening, so I will say something.

To us there is no question about sovereignty in the High Arctic. It belongs to Canada, mainly because Canadian Inuit live there and occupy it, and we use it. Yes, we use it.

I must say that I was disappointed when the Prime Minister came up to Nanisivik last summer to announce that the new deep-sea port will be there. He never bothered to invite the premier. He never invited the Inuit leaders. He never mentioned the Inuit. That will not work.

I think that is all I have to say. Thank you.

The Chair: Thank you, Mr. Amagoalik.

conservateur s'est mis en place. Il a alors fallu tout recommencer, car l'une des premières choses qu'a faites le nouveau gouvernement a été d'attribuer des quotas de pêche à des sociétés du Sud sans même nous en parler. Il avait pourtant l'obligation de consulter sérieusement les Inuits et leurs organisations représentatives pour tout ce qui touche à l'exploitation des ressources, et non pas uniquement l'industrie minière, mais également les pêches.

La semaine dernière, nous avons appris que le ministre des Pêches et des Océans avait attribué à des intérêts du Sud une quantité encore plus grande de poissons provenant de nos eaux. Lorsque je parle de nos eaux, je veux dire qu'elles sont à nous, car les stocks de poisson constituent une ressource qui nous appartient. De la même façon, l'Alberta peut dire que son pétrole et son gaz appartiennent à la province, et Terre-Neuve-et-Labrador peuvent dire qu'ils ont les droits de profiter de l'exploitation de leurs ressources « offshore »; pour nous, c'est la même chose. Je reconnais que notre territoire a un statut constitutionnel différent puisqu'il s'agit d'un territoire, et les avocats vont prétendre que nous n'avons pas véritablement les mêmes droits que les habitants des provinces. Cependant, cela ne nous empêche pas, nous qui vivons au Nunavut, de dire que ces ressources nous appartiennent et que nous avons le droit d'en profiter.

Nous nous efforçons de sortir d'une ère coloniale qui nous a été imposée pendant des centaines d'années. C'est une démarche très difficile qui se heurte à beaucoup d'inertie, je suppose, et parce que les gouvernements et la bureaucratie doivent comprendre qu'ici, la réalité a changé.

Nous avons besoin de meilleures infrastructures pour que les pêches se développent ici. C'est tout à fait évident. Nous avons besoin d'aménagements portuaires, d'usines de transformation et de tout le reste. Nous sommes pauvres. Nous n'avons pas d'argent pour nous équiper ainsi. Le Nunavut connaît le coût de la vie le plus élevé. C'est ce qui rend toute action beaucoup plus difficile.

Je n'avais pas l'intention de parler de souveraineté, mais vous y avez fait référence dans votre déclaration liminaire, et je vais donc en dire quelques mots.

Pour nous, la souveraineté dans le Haut-Arctique ne suscite aucune question. La région appartient au Canada, principalement parce que les Inuits canadiens vivent ici, qu'ils occupent le territoire et qu'ils s'en servent. Effectivement, nous nous en servons.

Je dois dire que j'ai été déçu lorsque le premier ministre est venu à Nanisivik l'été dernier pour annoncer qu'un nouveau port en eaux profondes allait être aménagé à cet endroit. Il ne s'est pas soucier d'inviter notre premier ministre. Il n'a jamais invité les chefs Inuits. Il n'a jamais parlé des Inuits. Les choses ne peuvent pas se passer ainsi.

C'est tout ce que j'ai à dire. Merci.

Le président : Merci, monsieur Amagoalik.

Senator Adams: I got a book from Mr. Amagoalik, and he did a good job describing what happened in 1953. We got in from Kuujuaq on the *C.D. Howe* sometime in July, and arrived in Inukjuak sometime the same month. We had a big celebration before those guys left the community.

I will never forget Annie Pudluk. She was an interpreter on the *C.D. Howe* when it was a medical ship, because we had a lot of TB in 1950. The *C.D. Howe* used to travel between communities. People would come from other communities and end up in Manitoba. Some people from Baffin ended up in Hamilton, Ontario, because the *C.D. Howe* transported patients there from the Arctic.

People spent about two months in Churchill waiting for the ice breakup to allow the *C.D. Howe* to dock in Resolute Bay. That is why seven of us got off in Churchill. At that time, we did not have any family. We left our families behind in Kuujuaq. Whole families, dog teams and everything, boarded the *C.D. Howe*. All the families going to Grise Fiord and Resolute were in the rear of the ship, and the people with TB were in the front. We had to feed the dogs every day on the ship where they were kept underneath the helicopter pad.

I ended up working with the military in Churchill for 11 years. After that I got a job with the Department of Indian and Northern Affairs and worked as an electrician at Rankin Inlet.

I just wanted to tell a little bit of the story of what happened in 1953.

The Chair: Good. Thank you.

Mr. Amagoalik, we have heard many issues discussed. We have heard about infrastructure, fisheries, security and mining. We have not heard much, and neither should we, I suppose, about education and health and that sort of thing. Looking back, could you identify one or two of the most important issues right now for Nunavut? How would you categorize them?

Mr. Amagoalik: It is hard to pick two because there are so many. Housing is an extremely pressing problem. I think everyone knows that. People have been on a waiting list for years and years. As many as 20 people are living in three-bedroom houses. The housing shortage creates other problems. People cannot do their homework. They get sick all the time. They cannot sleep.

The other issue is education. Nunavut has been in existence for seven or eight years now and we still do not have an education act.

The education achievements of our young people are slowly starting to improve, but we need more resources to put together a proper education curriculum in Nunavut.

Le sénateur Adams : J'ai reçu un livre de M. Amagoalik, et il a parfaitement décrit ce qui s'est passé en 1953. Nous avons quitté Kuujuaq sur le *C.D. Howe* au cours du mois de juillet, et nous sommes arrivés un peu plus tard à Inukjuak. Il y a eu une grande fête avant que le bateau ne reparte.

Je n'oublierai jamais Annie Pudluk. Elle était interprète à bord du *C.D. Howe* lorsque ce bateau servait d'hôpital, car la tuberculose faisait de nombreuses victimes parmi nous en 1950. Le *C.D. Howe* voyageait d'une communauté à l'autre. Les gens se déplaçaient pour l'atteindre, et certains se sont retrouvés au Manitoba. Des gens de l'île de Baffin se sont retrouvés à Hamilton, en Ontario, parce que le *C.D. Howe* y avait amené des patients de l'Arctique.

Certains ont passé deux mois à Churchill en attendant que la débacle permette au *C.D. Howe* de faire escale à Resolute Bay. C'est pourquoi sept d'entre nous ont débarqué à Churchill. À l'époque, nous n'avions pas de famille. Nous avons laissé nos familles derrière nous à Kuujuaq. Des familles entières, avec leurs meutes de chiens et tout leur équipement, s'embarquaient sur le *C.D. Howe*. Les familles qui voulaient aller à Grise Fiord et à Resolute se trouvaient à l'arrière du navire, tandis que les tuberculeux étaient à l'avant. Il fallait nourrir les chiens tous les jours à bord du navire, où on les avait logés sous la piste d'atterrissage pour hélicoptère.

J'ai fini par me retrouver dans l'armée à Churchill pendant 11 ans. Par la suite, j'ai obtenu un emploi au ministère des Affaires indiennes et du Nord, et j'ai travaillé comme électricien à Rankin Inlet.

Je voulais simplement vous dire quelques mots sur ce qui s'est passé avant 1953.

Le président : Bien. Merci.

Monsieur Amagoalik, on a abordé de nombreuses questions. On a parlé d'infrastructure, de pêches, de sécurité et de mines. Vous n'avez pas beaucoup parlé, et nous non plus d'ailleurs, je le souligne, d'éducation, de santé, et de ce genre de choses. En vous appuyant sur votre rétrospective, pouvez-vous nous dire s'il y a une ou deux questions importantes en ce moment pour le Nunavut? Comment les définiriez-vous?

M. Amagoalik : J'ai l'embarras du choix. Le logement pose un problème extrêmement urgent. Je pense que tout le monde sait ça. Il y a des gens qui sont sur une liste d'attente depuis des années et des années. On trouve jusqu'à 20 personnes vivant dans des maisons de trois chambres à coucher. La pénurie de logement crée d'autres problèmes. Les enfants ne peuvent pas faire leurs devoirs. Ils sont tout le temps malades. Ils ne peuvent pas dormir.

L'autre problème, c'est l'éducation. Le Nunavut existe depuis sept ou huit ans maintenant, et nous n'avons toujours pas de loi sur l'éducation.

Les résultats scolaires de nos jeunes commencent à s'améliorer lentement, mais il nous faut davantage de ressources pour offrir un bon enseignement au Nunavut.

Senator Robichaud: You expressed some disappointment with the announcement that Nanisivik would be the place where the Government of Canada would put resources. Do I take it that if it were never to happen you would not be disappointed?

Mr. Amagoalik: My objection is not to Nanisivik. My disappointment was with the fact that the Government of Canada never communicated with us about how they were going to make their decision. There were absolutely no consultations about where the deep-sea port was going to go. They just did it out of the blue, and that is why we were disappointed.

Senator Robichaud: If there had been consultations, do think that a different location would have been recommended?

Mr. Amagoalik: Perhaps. I really do not know.

Senator Robichaud: Representations have been made to this committee that Iqaluit is in need of landing facilities, of port installations, and this would serve a greater number of people than the one in Nanisivik.

Mr. Amagoalik: It is certainly true that a facility in Iqaluit it would have multiple uses, not just for military ships. It would accommodate military ships but also freighters, tankers, small boats and commercial ships. I do not know whether the government realized that.

Senator Robichaud: You have made so many representations that what the people here wanted should not have gone unnoticed.

Mr. Amagoalik: Yes, our organizations and our leaders were all publicly speaking about the need for consultation. I could not say for sure whether any happened, but I am not aware of any.

Senator Robichaud: It is sad. It was also reflected in the minister's decision to accept the transfer of a certain quota that should, in my view, have come to Nunavut but was allowed to go to some southern interests. It should not happen that way, but I suppose through the years many things have happened that way.

Mr. Amagoalik: Yes. I was personally disappointed that that quota was given to the southern interest. That is all I can say. The people directly involved in fisheries were much more visibly upset. They were burning boats and that sort of thing. It is an important issue up here.

Senator Robichaud: Somebody told me that burning boats was not the Inuit way of resisting or indicating their point of view.

Mr. Amagoalik: No, it is not; but sometimes we get tired of being too nice.

Senator Robichaud: That is one way of putting it.

Le sénateur Robichaud : Vous avez exprimé une certaine déception lorsqu'on a annoncé que Nanisivik serait l'endroit où le gouvernement du Canada va investir des ressources. Dois-je en conclure que si ce projet ne se concrétise pas, vous n'aurez pas de peine?

M. Amagoalik : Je n'ai rien contre Nanisivik. J'étais déçu du fait que le gouvernement du Canada n'a jamais communiqué avec nous avant de prendre sa décision. Il n'y a eu absolument aucune consultation quant à l'emplacement du futur port en eaux profondes. Ça nous est tombé comme ça, du jour au lendemain, et c'est la raison pour laquelle nous sommes déçus.

Le sénateur Robichaud : S'il y avait eu consultation, croyez-vous qu'on aurait recommandé un autre lieu?

M. Amagoalik : Peut-être. Je n'en ai aucune idée.

Le sénateur Robichaud : On a fait valoir à notre comité qu'Iqaluit a besoin d'installations portuaires, et qu'on desservirait un plus grand nombre de personnes qu'avec le port de Nanisivik.

M. Amagoalik : Il est parfaitement vrai qu'une installation portuaire à Iqaluit aurait des usages multiples, et pas seulement pour les navires militaires. On recevrait des navires militaires mais aussi des cargos, des navires-citernes, de petits bâtiments et des navires commerciaux. Je ne sais pas si le gouvernement savait cela.

Le sénateur Robichaud : Vous avez fait tant de démarches pour faire connaître les besoins des gens d'ici qu'on doit savoir ce genre de choses.

M. Amagoalik : Oui, nos organisations et nos dirigeants ont tous fait valoir publiquement la nécessité d'une consultation. Je ne peux pas affirmer qu'il n'y en pas eue, mais si c'est le cas, je ne suis pas au courant.

Le sénateur Robichaud : C'est malheureux. On l'a vu aussi dans la décision qu'a prise le ministre d'accepter le transfert d'un certain quota qui, à mon avis, aurait dû profiter au Nunavut mais a été cédé à certains intérêts du Sud. On ne devrait pas faire ce genre de choses, mais j'imagine qu'au fil des ans, ce genre de choses s'est vu souvent.

M. Amagoalik : Oui. J'ai été personnellement déçu d'apprendre que le quota allait être cédé à des intérêts du Sud. C'est tout ce que je peux dire. Ceux qui sont actifs dans le milieu des pêches étaient visiblement beaucoup plus mécontents. Ils ont brûlé des bateaux, ce genre de choses. C'est une question importante chez nous.

Le sénateur Robichaud : Quelqu'un m'a dit que le fait de brûler des bateaux n'était pas la manière inuite de résister ou de faire connaître un point de vue.

M. Amagoalik : Non, c'est vrai; mais il y a des moments où on se lasse d'être trop gentil.

Le sénateur Robichaud : C'est une manière de dire les choses.

Senator Hubley: Mr. Amagoalik, when we think back on our memories of being in Iqaluit, your presentation and your presence here this evening will be a special moment for us all, certainly for me. It is wonderful that you have come back to share with us some of your thoughts and visions for your country.

You mentioned in your presentation that territorial status differs from provincial status. Are there benefits to having territorial status? Would there maybe be benefits to looking at Nunavut as a province?

Mr. Amagoalik: First of all, I am not a constitutional lawyer. I am not an expert on the Constitution. However, as I said earlier, territories and provinces have different constitutional status. That means that the citizens of those jurisdictions do not have the same rights. They do not get the same benefits from the development of their resources.

Would it be better to stay as a territory or to become a province? I could not really say. Whether or not we want to be a province, it is would take years, mainly because we do not feel ready for it. We will let the rest of Canada know when we are ready to pursue provincial status, which could be in 50 years, 100 years or maybe 20 years. Who knows? Our objective is eventually to have the same status as all the citizens of this country.

Senator Hubley: I think it is an important consideration too for the people to reap some of the benefit of their resources, whether in mining or in the discovery of gas and that whole industry. Do you feel that every consideration is being given to you and your people and your government from the resources that you have?

Mr. Amagoalik: I could say yes because the devolution negotiations seem to be going nowhere. We do not get royalties from development, except that Inuit land claims organizations do get some royalty from resource development. However, our government gets nothing, and they are desperate for resources. They have so many things to deal with. They are making progress, but it is hard.

Senator Cowan: It strikes me that it is difficult for the Government of Nunavut to become independent and self-reliant without having access to some of the sources of revenue that provinces have. So long as it is almost totally dependent on transfers — I was going to say handouts, but transfers — from the Government of Canada, then it will not have the kind of self-reliance for which I think you fought for so long so successfully. We have talked about royalties from natural resources. That is obviously one part of the pie. Another part I would assume is to improve access to education for your younger people and to find some meaningful employment for them, perhaps initially working for the government, so that they come back and live here and pay taxes here and contribute to the resource base or the revenue base of the territory. Can you comment on those points?

Le sénateur Hubley : Monsieur Amagoalik, quand nous ressasserons nos souvenirs d'Iqaluit, votre présence et votre exposé ce soir occuperont une place privilégiée pour tous, certainement pour moi. Je trouve extraordinaire que vous soyez revenu ici pour nous faire part de vos pensées et de vos visions pour votre patrie.

Vous avez mentionné dans votre exposé que le statut territorial diffère du statut provincial. Y a-t-il des avantages à avoir un statut territorial? Quels avantages tireriez-vous d'un statut provincial pour le Nunavut?

M. Amagoalik : Tout d'abord, je ne suis pas constitutionnaliste. Je ne connais rien à la Constitution. Cependant, comme je l'ai dit plus tôt, les territoires et les provinces ont des statuts constitutionnels différents. Cela veut dire que les citoyens de ces juridictions n'ont pas les mêmes droits. Ils ne tirent pas les mêmes avantages de l'exploitation de leurs ressources.

Vaut-il mieux rester territoire ou devenir province? Je ne peux pas vraiment vous le dire. Que nous voulions être une province ou non, cela va prendre des années, essentiellement parce que nous ne nous sentons pas prêts. Nous allons faire savoir au reste du Canada quand nous serons prêts à réclamer le statut provincial, et ce pourrait être dans 50 ans, 100 ans ou même 20 ans. Qui sait? Notre objectif, c'est d'avoir un jour le même statut que tous les autres citoyens de notre pays.

Le sénateur Hubley : Je crois qu'il est important aussi pour les gens de tirer profit des ressources qu'ils ont, qu'il s'agisse des ressources minières ou de la découverte de ressources gazières et toute cette industrie. Pensez-vous que l'on vous accorde toute l'attention voulue, à vous et à vos gens et à votre gouvernement, lorsqu'il s'agit des ressources que vous avez?

M. Amagoalik : Je ne peux pas dire oui parce que les négociations sur la dévolution semblent n'aller nulle part. Nous ne touchons pas de redevances de l'exploitation des ressources, si ce n'est que les organisations inuites vouées aux revendications territoriales touchent certaines redevances de l'exploitation des ressources. Cependant, notre gouvernement ne touche pas un sou, et il a désespérément besoin d'argent. Il y a tant de choses à faire. On avance, mais c'est difficile.

Le sénateur Cowan : Ce qui me frappe, c'est qu'il est difficile pour le gouvernement du Nunavut d'être indépendant et autosuffisant sans avoir accès à certaines des sources de revenus que les provinces ont. Tant qu'il demeurera presque totalement tributaire des transferts — j'allais dire des aumônes, mais des transferts — du gouvernement du Canada, votre gouvernement n'aura pas le genre d'autonomie pour laquelle vous vous êtes battus pendant si longtemps et avec tant de succès. Nous avons parlé des redevances tirées des ressources naturelles. Cela fait évidemment partie du gâteau. J'imagine que vous voulez aussi améliorer l'accès à l'éducation pour vos jeunes gens et leur assurer un vrai gagne-pain, peut-être en travaillant pour le gouvernement au début, pour qu'ils puissent revenir ici, vivre ici, payer des impôts ici et contribuer aux ressources ou aux recettes du territoire. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

Mr. Amagoalik: Having to go on our hands and knees every year to beg for a budget is demeaning and counterproductive. There should be fair transfers from the federal government to the territories to bring our level of living up to Canadian standards. Up here many small communities have Third World conditions. Their infrastructure is failing. There is high unemployment. There are many, many social problems and health issues. We need an infusion of support from the rest of Canada to put us on our feet so that we can stand on our own.

Senator Cowan: We all come from provinces that receive transfer payments from the rest of Canada. They are not transfers from one province to another; they are transfers from the people of Canada to less well off parts of Canada. Newfoundland and Labrador thankfully will be off that regime within the next year or so, and the rest of us would be working towards that. But that is Canada. I assume what you are saying is that that is what Nunavut would want to be too, a partner in Confederation, sometimes receiving and sometimes paying.

Mr. Amagoalik: Yes, that is true. We do not feel that we are asking for your money. You know we are Canadians. We have been here longer than anybody. We are not really asking for anybody's money; it is our money. That is my attitude, anyway.

Senator Cochrane: It is a pleasure for us to be here to hear you. I am happy that you came to be part of our dialogue here today.

You talked about sovereignty a little. You said there is no question you are Canadian. Sovereignty is well recognized. Tell me about your people from all over the North. Do they feel the way you do about their Canadian heritage? If they do not, what are their concerns?

Mr. Amagoalik: Well, 30 or 40 years ago many Inuit in Canada were not sure whether they were Canadians or not, and they were not sure they wanted to be Canadian. However, over the years, through the settlement of our land claims and the recognition of our rights in the Canadian Constitution and the changing attitudes of Canadians, I think all Inuit today are feeling comfortable about being Canadian citizens. We have been saying for a long time that our land claims agreement is our entrance into Confederation. It points out the terms and conditions under which we agree to be Canadian citizens. I think all Inuit to this day are loyal Canadians.

Senator Cochrane: That is great.

Mr. Amagoalik: At the same time, we have to say that there is unfinished business. There is a list of unfinished business. The residential school issue is not over yet as far as I see. The relocations, the killing of our dogs, the assimilation policies of past governments — these are issues that Inuit in this part of the country feel need to be dealt with.

M. Amagoalik : Avoir à se mettre à genoux chaque année pour mendier un budget est humiliant et improductif. Les paiements de transferts du gouvernement fédéral aux territoires devraient être équitables si nous voulons vivre de la même manière que les autres Canadiens. Chez nous, dans de nombreuses petites localités, on retrouve des conditions dignes du tiers monde. Les infrastructures sont en ruines. Le chômage est élevé. Il y a de nombreux, nombreux problèmes sociaux et de santé. Nous avons besoin d'une injection massive de fonds du reste du Canada pour que nous puissions nous relever et rester debout.

Le sénateur Cowan : Nous sommes tous issus de provinces qui reçoivent des paiements de transferts du reste du Canada. Ce ne sont pas des transferts d'une province à une autre; ce sont des transferts des Canadiens aux régions du Canada les moins nanties. Terre-Neuve-et-Labrador va heureusement se sortir de ce régime d'ici une année ou un peu plus, et les autres provinces devraient s'employer à atteindre le même objectif. Mais nous sommes au Canada. Si je vous comprends bien, vous voulez que Nunavut soit aussi un partenaire de la Confédération, qui reçoit parfois et qui contribue parfois.

M. Amagoalik : Oui, c'est vrai. Nous n'avons pas l'impression ici de vous demander votre argent. Vous savez que nous sommes Canadiens. Nous le sommes depuis plus longtemps que quiconque. Nous ne sommes pas en train de demander l'argent des autres; il s'agit de notre argent. C'est tout au moins ma façon de voir la chose.

Le sénateur Cochrane : Il nous fait plaisir d'être ici parmi vous pour vous entendre. Je me réjouis que vous soyez venu échanger avec nous aujourd'hui.

Vous avez abordé quelque peu la question de la souveraineté. Vous avez affirmé que vous êtes hors de tout doute des Canadiens. La souveraineté est bel et bien reconnue. Parlez-moi toutefois de votre peuple réparti dans l'ensemble du Nord. Est-ce que ses membres partagent vos idées à propos de leur patrimoine canadien? Si non, quelles sont leurs préoccupations?

M. Amagoalik : Eh bien, il y a une trentaine ou une quarantaine d'années, bon nombre des Inuits du Canada n'étaient pas certains d'être des Canadiens, et ils ne savaient pas non plus s'ils y tenaient. Toutefois, avec les années, grâce au règlement de nos revendications territoriales, de la reconnaissance de nos droits dans la Constitution canadienne et à l'évolution des mentalités des Canadiens, à mon avis, les Inuits se sentent aujourd'hui à l'aise d'être des citoyens canadiens. Cela fait longtemps que nous affirmons que l'entente sur nos revendications territoriales constitue notre entrée dans la Confédération. Elle précise en effet les conditions dans lesquelles nous avons accepté de devenir des citoyens canadiens. Aujourd'hui, tous les Inuits sont de loyaux Canadiens.

Le sénateur Cochrane : C'est excellent.

M. Amagoalik : Cela dit, il faut admettre qu'il reste encore toute une liste de questions à régler. À mon avis, celle des pensionnats ne l'est pas encore, ni celles des déplacements forcés, de l'abattage de nos chiens, des politiques assimilatrices des gouvernements passés — pour les Inuits de notre partie du pays, il faut s'occuper de tout cela.

Senator Cochrane: If we should have climate change faster than what is happening now — and we think maybe that will happen — and a lot of the Northwest Passage opens up as a result of this climate change, we could have more input from other countries. Do your people see anything like that happening?

Mr. Amagoalik: We have been very concerned about Arctic sovereignty for a long time. We feel that Canada as a nation needs to get its act together a little bit, because the Government of Canada seems to want to deal with sovereignty all by itself and does not seem to want other sectors of society involved in that discussion. The Inuit have been left out and ignored.

The Government of Canada should be looking at our land claims agreement and implementing it. A marine council was supposed to be created that could try to deal with the issue of the Northwest Passage. The Government of Canada should be working with the Government of Nunavut, the Government of the Yukon, the Metis and all the Aboriginal organizations living in this part of Canada to deal with Arctic sovereignty. The Government of Canada will find that it has a lot of friends it is ignoring.

Senator Adams: I want to make a comment regarding the people sent to Grise Fiord and Resolute Bay.

Martha Flaherty was very young at the time and acted as an interpreter. A book was written about the time we were removed from Inukjuak. Those people were moved to a different climate, and by the time they arrived up there, freezing had taken place and they could not build an igloo or anything. We were lucky at that time because the military, I think the air force, was building the base in Resolute. The people went to the dump and built tent frames from scrap metal. Then they waited for the snow to come so they could build igloos.

[Interpretation]

Mr. Amagoalik, I heard recently one White person say that the Government of Canada, if they are not clear about their responsibility and if we do not tell them what we have experienced over the years, will never know the hardships that we went through. Have you thought about the cost to us?

Mr. Amagoalik: Yes, I have talked about it. Many of us have continuing discussions about this. Since the land claims agreement came into play and we have our own Nunavut government, why is it that we are still the forgotten people? We are the exiles that were relocated to the High Arctic. We are the forgotten society even within the Nunavut infrastructure now and the government. That was the past right at the beginning. That is still the present today. We are still the forgotten people, we the exiles in the High Arctic. We have to voice our experiences and isolation and our lack of involvement.

Le sénateur Cochrane : Si le climat évoluait plus vite qu'à l'heure actuelle — et cela nous paraît possible — et si, en conséquence une grande partie du passage du Nord-Ouest se dégageait, il se pourrait que d'autres pays soient plus actifs dans l'Arctique. Est-ce que votre peuple prévoit quelque chose de ce genre?

M. Amagoalik : Cela fait longtemps que nous nous soucions énormément de la souveraineté de l'Arctique. À nos yeux, la nation canadienne doit s'organiser davantage, car, pour le moment, on dirait que le gouvernement du Canada veut s'occuper à lui seul de la souveraineté, sans vouloir que les autres groupes de la société aient voix au chapitre. Les Inuits ont été laissés de côté; on n'a pas tenu compte d'eux.

Le gouvernement du Canada devrait donner suite à nos accords de revendications territoriales, les mettre en œuvre. Justement, il était prévu qu'on crée un conseil maritime chargé des questions liées au passage du Nord-Ouest. Le gouvernement du Canada devrait collaborer avec ceux du Nunavut et du Yukon ainsi qu'avec tous les organismes de Métis et d'Autochtones qui représentent ceux qui vivent dans cette partie du Canada afin qu'ensemble on s'occupe de la souveraineté de l'Arctique. Le gouvernement du Canada découvrira alors qu'il compte beaucoup d'amis qu'il négligeait.

Le sénateur Adams : J'aimerais faire une observation au sujet des gens déplacés de force à Grise Fiord et à la Resolute Bay.

À l'époque, Martha Flaherty, qui a servi d'interprète, était très jeune. Un livre a été écrit au sujet de notre déplacement forcé depuis Inukjuak. Les gens qui ont subi cela sont arrivés dans un climat différent, et compte tenu du moment de l'année de cette arrivée, les glaces étaient déjà prises et ils n'étaient pas en mesure de construire un igloo ni de faire quoi que ce soit. Nous avons eu un peu de chance toutefois parce que les militaires, l'armée de l'air, je crois, étaient en train de construire la base à Resolute. Les gens se sont donc servis à la décharge publique et ont construit des tentes au moyen de rebuts métalliques. Ils ont ensuite attendu qu'il neige afin de pouvoir construire des igloos.

[Interprétation]

Monsieur Amagoalik, j'ai récemment entendu un Blanc dire que le gouvernement du Canada, s'il ne sait pas clairement quelles sont ses responsabilités et si nous ne lui disons pas les expériences que nous avons vécues au cours des années, ne connaîtra jamais les épreuves que nous avons traversées. Avez-vous pensé à ce que cela pourrait nous coûter?

M. Amagoalik : Oui, j'en ai parlé. Bon nombre d'entre nous continuons de tenir des discussions à ce sujet. Depuis que l'accord sur la revendication territoriale a été mis en vigueur et que nous avons notre propre gouvernement du Nunavut, nous sommes toujours oubliés; pourquoi? Nous sommes les exilés qui avons été relocalisés dans l'Extrême-Arctique. Nous sommes la société oubliée, même au sein du gouvernement et de l'infrastructure actuelle du Nunavut. C'était comme ça dès le départ. C'est toujours le cas aujourd'hui. Nous sommes toujours le peuple oublié, nous, les exilés du Haut-Arctique. Nous devons exprimer nos expériences, notre isolement et notre manque de participation.

Senator Adams: Inuit are scattered around Greenland, Alaska and throughout the circumpolar world. How do you see the Government of Canada viewing the circumpolar region?

Mr. Amagoalik: Regarding that, I refuse to say at this moment, but I do have my opinions.

Senator Adams: What you said earlier regarding mining, you are now working for the Qikiqtani Inuit Association, and I sit on the Senate Energy Committee along with Senator Cochrane here. If they are going to start mining, when it comes to environmental impact hearings, will you have input? Will they listen to you on the impact of mega developments? How have the Inuit received the mega development in your own region?

Mr. Amagoalik: In the past, before we had our own land claim, before we had a voice, because we were silent and just merely being victims, the mining industry was totally free to move in and start looking for exploratory developments. They had no environmental responsibility. They left their garbage behind. They left toxins behind, PCBs and chemicals. They sank chemicals into our ocean. That was the practice in the past. Now we have regulatory agencies that are aware and keeping track. We are now the watchmen in the High Arctic, in the Arctic regions, to make sure that our environment is protected.

We do have a regulatory process now if people wish to start development. They have to go through an environmental impact statements and hearings. They have to be mindful of the wildlife that depend on our land that we live on and our Arctic waters that we feed off of and the Inuit who are the residents in the Arctic. We are talking about compensation if there will be a benefit impact. We are talking about Inuit impact-benefit agreements if development is going to happen. We now have a voice and a say when it comes to proposed developments. We can regulate on how we can be compensated for damage.

Today we are in a better situation; we are not quite on an equal playing field, but we do have a say now.

Senator Adams: I know that you have experienced gold mining, diamond mining and iron ore. There are minerals everywhere. People are rushing to Nunavut to explore and to mine. Do you have a strategy on behalf of the Inuit? What about training Inuit to take over mining and resource extraction?

Mr. Amagoalik: We need to train Inuit to be apprenticeship mechanics and technicians to be sure that they are involved in meaningful employment. We are pushing to have the Inuit

Le sénateur Adams : Les Inuits sont éparpillés au Groenland, en Alaska et partout dans les régions circumpolaires. Selon vous, quelle est l'opinion du gouvernement du Canada au sujet de la région circumpolaire?

M. Amagoalik : J'ai mes opinions là-dessus, mais je refuse de les exprimer pour l'instant.

Le sénateur Adams : Plus tôt, vous avez dit que vous travaillez avec la Qikiqtani Inuit Association au sujet de l'exploration minière; je fais partie du Comité sénatorial de l'énergie, tout comme le sénateur Cochrane, juste ici. Si l'exploration minière débute, pourrez-vous participer aux audiences sur les incidences environnementales? Écouteront-ils ce que vous avez à dire au sujet des impacts des mégadéveloppements? Dans votre propre région, comment les Inuits accueillent-ils le mégadéveloppement?

M. Amagoalik : Auparavant, avant que nous n'ayons notre propre revendication territoriale, avant que nous ayons notre propre voix, nous étions silencieux et nous nous contentions d'être des victimes, de sorte que l'industrie minière était totalement libre de s'installer et de commencer à chercher les possibilités de développement exploratoire. Elle n'avait aucune responsabilité environnementale. Elle laissait ses déchets derrière. Elle laissait des produits toxiques derrière, comme des BPC, et des produits chimiques. Elle envoyait des produits chimiques dans notre océan. C'est ainsi qu'on faisait les choses auparavant. Aujourd'hui, des organismes de réglementation sont au courant et assurent le suivi. Nous sommes maintenant les protecteurs de l'Extrême-Arctique et des régions arctiques et nous veillons à la protection de notre environnement.

Nous disposons maintenant d'un processus de réglementation à l'intention des gens qui souhaitent commencer la prospection. Tous doivent maintenant participer à des audiences sur les incidences environnementales et produire des énoncés à cet effet. Ils doivent songer à la faune qui dépend des terres où nous vivons, des eaux arctiques d'où nous tirons notre nourriture et des Inuits, résidents de l'Arctique. S'il y a des incidences sur les bénéfices, nous parlons d'indemnisation. Si des développements doivent être réalisés, nous parlons des ententes sur les répercussions et les avantages pour les Inuits. Nous pouvons maintenant nous exprimer et nous prononcer au sujet des développements proposés. Nous avons notre mot à dire sur la façon dont nous sommes indemnisés pour les dommages subis.

Nous sommes aujourd'hui dans une meilleure situation; nous ne sommes pas tout à fait sur un pied d'égalité, mais nous avons notre mot à dire.

Le sénateur Adams : Je sais que vous avez fait l'expérience de l'exploitation aurifère, de l'extraction de diamants et de l'extraction du minerai de fer. Les minéraux sont partout. Des gens se précipitent au Nunavut pour explorer et exploiter les mines. Disposez-vous d'une stratégie qui vise les intérêts des Inuits? Avez-vous pensé à former des Inuits pour qu'ils prennent le contrôle de l'exploitation minière et de l'extraction des ressources?

M. Amagoalik : Nous devons former des Inuits pour qu'ils deviennent apprentis mécaniciens et techniciens et, ainsi, veiller à ce qu'ils occupent un emploi significatif. Nous faisons des

involved through job training. We stress that we need job training. We do not want them to have menial jobs like in the past, janitorial jobs and so on. We want to see our people go through an apprenticeship program and get their certification so that they are making a living.

Often mining companies when they are on Inuit lands do not change their habits. They carry on as if they were living in the south. They are realizing how difficult it is now. They thought they could just take over and pillage the land and extract, and they are finding now that it is not so easy to be mining in the Arctic. We have many obstacles. The weather for one, as well as the high cost of living and freight.

Senator Adams: What are they going to do at the Mary River iron ore mine? How will they have Inuit involved?

Mr. Amagoalik: The Inuit are concerned about the Mary River project. The Qikiqtani Inuit Association cannot say that we support mining in Mary River or reject it. We rely on our community members and what their wish is. If the neighbouring communities are okay with it, then it proceeds; but if they object, we have to lobby for them. Many people have said they are dissatisfied and they are worried about the Arctic Ocean being used as a shipping route. If they are going to be shipping 12 months of the year, we are worried in Fox Bay that it will affect the walrus stock that the people depend on. That needs more discussion; it is an ongoing discussion.

[English]

Senator Robichaud: Mr. Amagoalik, you were introduced as the father of Nunavut, and I am sure that in all the meetings you have had, you had to meet other circumpolar nations. Would that permit you to draw any conclusions about how the situation of the Inuit here compares with the other circumpolar nations?

Mr. Amagoalik: We certainly have a lot of similarities to other Aboriginal groups around the circumpolar region. I think at one point or another all the circumpolar people have had a colonial status. Hopefully, we are starting to get out of that era. Our circumpolar movement started back in the 1970s with the establishment of the Inuit circumpolar conference. In those 30 years or so, the Inuit of the circumpolar region have made a lot of advances and they have worked very closely and very well together. They have had to deal with complex issues and have come up with detailed issues on many northern issues. We all wish that other nations could work the same way.

Mr. Chair, my apologies for leaving early, but tonight there is a hockey game, and it could be the last game of the season.

pressions pour que les Inuits s'impliquent grâce à des formations professionnelles. Nous soulignons que nous avons besoin de formation professionnelle. Nous ne voulons plus qu'ils occupent des postes subalternes comme auparavant, comme par exemple des postes de concierge. Nous voulons que nos gens suivent un programme d'apprentissage et obtiennent un diplôme pour qu'ils puissent gagner leur vie.

Souvent, lorsque les sociétés minières se trouvent sur des terres inuites, elles ne changent pas leurs habitudes. Elles agissent comme si elles étaient dans le Sud. Elles réalisent maintenant à quel point c'est difficile. Elles pensaient pouvoir simplement prendre le contrôle, piller la terre et extraire les ressources, mais elles réalisent maintenant qu'il n'est pas si facile de faire de l'exploitation minière dans l'Arctique. Nous faisons face à de nombreux obstacles. Il y a tout d'abord la température, de même que le coût élevé de la vie et du transport de marchandises.

Le sénateur Adams : Que feront-ils à la mine de minerai de fer de Mary River? Quel rôle les Inuits joueront-ils?

M. Amagoalik : Les Inuits se préoccupent du projet de Mary River. La Qikiqtani Inuit Association n'est pas mesurée d'exprimer son appui ou son opposition à l'exploitation minière à Mary River. Nous nous en remettons aux membres de notre collectivité et à leur souhait. Si les collectivités voisines sont d'accord, le projet ira de l'avant; mais si elles s'y opposent, nous devons exercer des pressions en leur nom. Beaucoup se sont dit insatisfaits et inquiets de voir l'océan Arctique utilisé comme route de navigation. Si la navigation se fait 12 mois par année, les habitants de Fox Bay s'inquiètent des effets sur la population de morses, dont les gens dépendent. Il faut poursuivre la discussion; il s'agit d'une discussion suivie.

[Traduction]

Le sénateur Robichaud : Monsieur Amagoalik, on vous a présenté comme le père du Nunavut; je suis certain que lors de toutes les séances auxquelles vous avez assisté, vous avez dû rencontrer les représentants des autres nations circumpolaires. Cela vous a-t-il permis d'établir des conclusions et de comparer la situation des Inuits ici, par rapport à celle des autres nations circumpolaires?

M. Amagoalik : Bien entendu, nous avons beaucoup de points communs avec les autres groupes autochtones de la région circumpolaire. Je pense que tous les peuples circumpolaires ont eu, à un moment ou à un autre, un statut de colonie. Nous espérons que cette époque tire à sa fin. Notre mouvement circumpolaire a démarré dans les années 1970, avec la création du Conseil circumpolaire inuit. Au cours des 30 dernières années, les Inuits de la région circumpolaire ont réalisé de grandes avancées, ont travaillé ensemble et ont obtenu de bons résultats. Ils ont dû s'attaquer à des problèmes complexes et ont trouvé des solutions détaillées à bon nombre d'enjeux nordiques. Nous souhaitons tous que les autres nations puissent travailler de la même façon.

Monsieur le président, je m'excuse de devoir quitter plus tôt que prévu, mais il y a une partie de hockey ce soir et ça pourrait bien être la dernière de la saison.

The Chair: I thank you very much for coming. You have been very helpful to us and given us the benefit of your wisdom and your insights, and we appreciate it very much indeed.

Mr. Amagoalik: Thank you, senators.

The Chair: Senators, we now welcome Mr. Waguih Rayes, who has been with us today, I have noticed.

Waguih Rayes, General Manager, Desgagnés Transarctik Inc.: Allow me to begin by thanking you and the committee for giving me the opportunity to speak. I understand there is a hockey game, so I will try to make it very brief. I will try to put it in a nutshell.

Certainly it is appropriate to introduce myself properly. I am Waguih Rayes, General Manager of Desgagnés Transarctik. Desgagnés has been a sealift provider for more than 40 years to Nunavut and to Nunavik.

I am also here on behalf of Nunavut Sealink and Supply and Taqramut Transport, as a managing partner to both corporations who are Inuit majority-owned and who do the commercialization of sealift activities in the North.

I would like to start by saying that the point of interest mainly for me is the services provided by the Canadian Coast Guard. However, inevitably, I will touch on a little bit of everything: sovereignty, the Northwest Passage, deepwater ports and others. In my opinion, they all link in the North. It is inevitable.

Desgagnés has been providing sealift activities in the North for 40 years. However, we always take for granted that when we talk about sealift in the North, everybody should know that, but the reality is, not many people know that to provide these services, which are vital services in certain cases, we need to carry cargo, barges, tug boats, wheel loaders and men to deliver cargo on the beaches. Sometimes we think that this is only true in Third World countries, but it is true here in Northern Canada.

The cost is very high because of the lack of port infrastructure; we know that. However, it is, I believe, not reasonable to think that we can put ports everywhere. I do believe it is always true to say that large communities where ports are badly needed because of volumes should get one, and maybe if I have a chance I will elaborate a bit on that in the context of Iqaluit and Iqaluit's inquiry request.

When it comes to the Canadian Coast Guard, I would like to say that we, the industry, as they call it, or their client, have always appreciated the support and the cooperation we receive from the Coast Guard. We always mention them. As a matter of fact, last fall I had an opportunity to meet with the commissioner

Le président : Je vous remercie d'être venu. Vous nous avez beaucoup aidés et vous nous avez permis de profiter de votre sagesse et de vos points de vue, et nous l'apprécions vraiment beaucoup.

M. Amagoalik : Merci sénateurs.

Le président : Sénateurs, nous accueillons maintenant M. Waguih Rayes, qui, comme je l'ai remarqué, est avec nous aujourd'hui.

Waguih Rayes, directeur général, Desgagnés Transarctik Inc. : Permettez-moi de commencer par remercier le comité de me donner la possibilité de parler. Je sais qu'il y a une partie de hockey, j'essaierai donc d'être très bref. Je tenterai de résumer mes observations.

Il est certainement indiqué de me présenter de façon adéquate. Je suis Waguih Rayes, directeur général de Desgagnés Transarctik. Desgagnés fournit des services de transport maritime depuis plus de 40 ans au Nunavut et au Nunavik.

Je suis également ici au nom de Nunavut Sealink and Supply et de Taqramut Transport, à titre d'associé directeur des deux sociétés dont les actionnaires sont majoritairement inuits et qui sont chargés de la commercialisation des activités de transport maritime dans le Nord.

J'aimerais commencer par vous dire que je m'intéresse plus particulièrement aux services fournis par la Garde côtière canadienne. Toutefois, c'est inévitable; je parlerai un peu de tout : la souveraineté, le passage du Nord-Ouest, les ports en eaux profondes, et cetera. Selon moi, tous ces éléments se rejoignent dans le Nord. C'est inévitable.

Desgagnés offre des services de ravitaillement par bateau dans le Nord depuis 40 ans. Cependant, lorsque nous parlons de ravitaillement par bateau dans le Nord, nous tenons pour acquis que tout le monde sait ce que cela veut dire, mais le fait est que bien des gens ne savent pas que pour fournir ces services, ce sont des services vitaux dans certains cas, nous devons transporter la cargaison, des barges, des remorqueurs, des chargeuses à pneus et des hommes pour débarquer la cargaison sur les plages. On pense parfois que cela se passe de cette façon seulement dans les pays du tiers monde, mais cela se fait de cette façon ici, dans le Nord du Canada.

Le coût est très élevé en raison de l'absence d'infrastructures portuaires; cela, nous le savons. Cependant, je crois qu'il n'est pas raisonnable de penser que nous pouvons construire des ports n'importe où. Cependant, je crois que les grandes collectivités qui ont grandement besoin de ports à raison du volume des livraisons qu'elles reçoivent devraient en avoir un, et si j'en ai la chance, je pourrais peut-être vous en reparler dans le contexte d'Iqaluit et de sa demande d'enquête.

J'aimerais vous dire que nous, à titre d'industrie, ou de client, avons toujours apprécié l'appui et la collaboration que nous recevons de la Garde côtière du Canada. Nous la mentionnons toujours. En fait, l'automne dernier, j'ai eu l'occasion de rencontrer le commissaire à une activité sociale, et je lui ai dit

at a social event, and I mentioned to him that every time I have an opportunity to reiterate, I will do it. I guess that is what I am doing today.

That being said, it is always true that one cannot give what one does not have. As an industry, we feel that the Coast Guard is trying hard, but still the pie is limited, and this is a problem.

Let me tell you this, just to try to explain. I have been involved in sealift activities for more than 20 years. In the mid-1980s when I managed the sealift for the Inuit communities in Nunavik — it used to be called Northern Quebec or Kativik Region at that time — a big sealift was in the order of 45,000 cubic metres. We weigh it by cubic metres, not tonnes, because it is more volume than anything else. Last year Desgagnés, on behalf Nunavut Sealink and Supply and Taqramut, delivered 250,000 cubic metres. Our competitor delivered in the Eastern Arctic another at least 150,000 cubic metres. We are only seeing the tip of the iceberg.

This is where we connect a little bit with the idea of economic development. It is booming in the North. The mines are there, and not many mines so far have started their production. Imagine when they do.

Earlier this afternoon Senator Robichaud asked what it is for the communities to have a big icebreaker. I believe that was the sense of the question. Well, it means a lot. As a matter of fact, when the new ship is built, which may be seven or eight years down the road, it will not be enough because we will need much more. Ten days at the beginning of the season and 15 days at the end of the season we can do a lot with the help of the Coast Guard, which can open ice for us and make sailing and trailing safe in the North. Every day counts.

From there we can go a little bit North to the Northwest Passage. I have been invited to many events about the Northwest Passage and the crossing. Some of them are in Russia and others are in Europe. I never bother to go. The reason is very simple. For us, the industry, the Northwest Passage means that we will have a better opportunity to expand our services to the Central Arctic from the east, which was never done before. The Central Arctic, the Kitikmeot Region, is serviced out of the Mackenzie, but with the gas and with the mines, the need to connect with the rest of the world across the Atlantic is evident. They will need services from the east. Mother Nature is allowing us to do that. We are building them bigger, stronger, and in a way we are forcing, but we are getting help.

We talk about the dramatization of the weather change. South of Bathurst Inlet, many mines are developing. They are struggling with the weather conditions, the ice roads. They need more and more fuel, but with the warm weather the ice is melting earlier than it used to, and it is exactly the two opposite things that are

que chaque fois que j'ai l'occasion de mentionner la Garde côtière, je le fais. Je suppose que c'est ce que je fais aujourd'hui.

Cela étant, il est toujours vrai qu'on ne peut pas donner ce qu'on n'a pas. En tant qu'industrie, nous croyons que la Garde côtière fait de gros efforts, mais comme ses ressources sont limitées, cela pose un problème.

Permettez-moi de vous dire ceci, à titre d'exemple. Je m'occupe du ravitaillement par bateau depuis plus de 20 ans. Au milieu des années 1980, lorsque je dirigeais l'approvisionnement par bateau pour les collectivités inuites du Nunavut — ça s'appelait à l'époque le Nouveau Québec ou la région de Kativik — une grosse cargaison était de l'ordre de 45 000 mètres cubes. Nous mesurons en mètres cubes, plutôt qu'en tonnes, parce que la cargaison est plus volumineuse que lourde. L'an dernier, Desgagnés a livré 250 000 mètres cubes pour le compte de Nunavut Sealink and Supply et de Taqramut. Notre concurrent a livré, pour sa part, au moins 150 000 mètres cubes dans la région de l'Arctique de l'Est. Ce n'est que la pointe de l'iceberg.

Cela m'amène à vous parler du développement économique. Le Nord est en plein essor. Il y a des mines, mais peu d'entre elles ont commencé à produire. Imaginez ce que ce sera lorsqu'elles seront à pleine production.

Au début de l'après-midi, le sénateur Robichaud a demandé ce que représente un gros brise-glace pour les collectivités. Je crois que c'était le sens de sa question. Eh bien, c'est très important. En fait, lorsque le nouveau navire sera construit, peut-être dans sept ou huit ans, il sera insuffisant, car il nous en faudra davantage. Pendant 10 jours au début de la saison et 15 jours à la fin de la saison, nous pouvons accomplir beaucoup avec l'aide de la Garde côtière, qui brise la glace pour nous et permet la navigation et la pêche à la traine en toute sécurité dans le Nord. Chaque jour compte.

De là, nous pouvons aller un peu plus au Nord dans le passage du Nord-Ouest. J'ai été invité à participer à de nombreux événements concernant le passage du Nord-Ouest et la traversée de cette étendue d'eau. Certaines de ces manifestations ont eu lieu en Russie et d'autres, en Europe. Je ne me donne jamais la peine d'y aller. La raison est très simple. Pour nous, l'industrie, le passage du Nord-Ouest c'est l'occasion d'étendre nos services de l'Est vers le centre de l'Arctique, ce qui ne s'est jamais fait auparavant. Le centre de l'Arctique, la région de Kitikmeot, est desservie à partir du Mackenzie, mais avec le gaz et les mines, le besoin de se connecter au reste du monde de l'autre côté de l'Atlantique est évident. Ils auront besoin de services provenant de l'Est. Dame nature nous permet de le faire. Nous les construisons plus gros, plus solides, et d'une certaine façon nous exerçons des pressions, mais nous obtenons de l'aide.

Nous parlons de changement spectaculaire de la température. Au sud de Bathurst Inlet, nombreuses mines sont en voie d'exploitation. Les conditions climatiques, les routes de glace, leur causent des difficultés. Il leur faut de plus en plus de combustible, mais avec le réchauffement de la température, la

happening. They are getting less fuel; they are expanding; and there is less ice.

This takes us to some kind of logic. On the one hand, lots of economic development is happening. We hear discussions about the North or in the North. We hear a lot also about Canadian sovereignty. We have two things: the left hand and the right hand. In my opinion, and it is a personal opinion, not a corporate opinion, I had been living in the North for 10 or 11 years before I managed companies that do sealifts. I hear things; I live things. I believe that, whether we like it or not, these two hands will end up working together; so why not make it happen on a structured basis? Why is it that one hand is working alone from the other and they never meet? They belong to the same country. We are talking about economic development.

I noticed something just a few minutes ago. Self-reliance came from Senator Cowan. Well, there is money in developing mines and royalties. There is money, and taxes eventually. Eventually there will be a feud. Just look at the map. Strategically, we have the Iqaluit gateway. We heard this today. Nanisivik Mine is already there. It needs a little bit of money, but it is there and can be developed. There is also Bathurst, which is exactly in the centre of the passage. We talk about sovereignty. This is what we need, this crescent, a port. I am not a defence strategy person, but deep in myself I believe that it will end up that the three are needed for economic development and to support sovereignty.

I have one thing to add pertaining to Iqaluit. Having a small port in Iqaluit with just basic infrastructure would be a deception more than anything else. I will explain.

At the beginning of the season five or six ships are in the bay. Two companies are delivering dry cargo, maybe a tourist company or carrier. If we have a port we wonder if we will end up having ships waiting. We heard it today, the most costly is the cost.

We mentioned earlier that we have to carry all our gear. Expectations in a community like here is that if they have a port, it would be cheaper. It will not happen. If they have only a small port it will not happen. However, if the need is considered to be decent infrastructure — three berths or more — for military purposes, for commercial purposes and for tourism, the investment will be worth something. Again, I believe that we will end up combining both needs, military and commercial, in economic development. Why not look at it from the beginning and let the left hand and the right hand work together? That is my opinion.

glace fond plus tôt qu'auparavant, et il se produit deux choses diamétralement opposées. Elles obtiennent moins de combustible; elles prennent de l'expansion; et il y a moins de glace.

Il y a là une certaine logique. D'une part, l'économie est en plein essor. Nous savons qu'il y a des discussions au sujet du Nord ou dans le Nord. Nous savons qu'on parle beaucoup également de la souveraineté canadienne. Nous avons deux choses : la main droite et la main gauche. À mon avis, et c'est une opinion personnelle, ce n'est pas l'opinion de la société, je vivais dans le Nord depuis dix ou 11 ans avant de diriger des entreprises qui font du ravitaillement par bateau. J'entends des choses; je vis des choses. Je crois que, que cela nous plaise ou non, ces deux mains finiront par travailler ensemble; alors pourquoi ne pas le faire d'une manière structurée? Pourquoi est-ce que ces deux mains travaillent chacune de leur côté sans jamais se rencontrer? Elles appartiennent au même corps, au même pays. Nous parlons de développement économique.

J'ai remarqué quelque chose il y a tout juste quelques minutes. Le sénateur Cowan parlait d'autonomie. Eh bien, il y a de l'argent dans l'exploitation des mines et les redevances. Il y a de l'argent, et, en bout de ligne, des impôts. Tôt ou tard, il y aura querelle. Il suffit de regarder la carte. Nous avons la porte d'entrée d'Iqaluit qui est située à un endroit stratégique. On l'a dit aujourd'hui. La mine Nanisivik s'y trouve déjà. Elle a besoin d'un peu d'argent, mais elle est là et peut être exploitée. Puis il y a Bathurst, qui se trouve exactement au centre du passage. Nous parlons de souveraineté. C'est ce dont nous avons besoin, ce croissant, un port. Je ne suis pas un stratège en matière de défense, mais au fond de moi je crois qu'au bout du compte il nous faudra les trois pour le développement économique et pour affirmer notre souveraineté.

J'aimerais ajouter une chose au sujet d'Iqaluit. Un petit port à Iqaluit, avec simplement une infrastructure de base serait un leurre plus qu'autre chose. Je m'explique.

Au début de la saison, il y a cinq ou six navires dans la baie. Deux entreprises livrent une cargaison sèche, il y a peut-être un navire de croisière ou un navire de transport. Si nous avions un port, nous nous demandons si les navires ne seraient pas obligés d'attendre leur tour. On l'a entendu aujourd'hui, ça coûterait très cher.

Nous avons mentionné tout à l'heure que nous devons transporter tout notre équipement. Dans une collectivité comme celle-ci, les gens pensent que ce sera moins cher s'il y a un port. Ce ne sera pas le cas. Si ce n'est qu'un petit port, ce ne sera pas moins cher. Cependant, si on tient compte de nos besoins et qu'on nous fournit une infrastructure convenable — au moins trois postes de mouillage — à des fins militaires, commerciales et touristiques, alors l'investissement en vaudrait la peine. Encore une fois, je crois que pour assurer le développement économique, nous devons conjuguer les deux aspects, militaire et commercial. Pourquoi ne pas y songer dès le départ et laisser la main droite et la main gauche travailler ensemble? C'est ce que je pense.

[Translation]

Senator Robichaud: Thank you, Mr. Rayes, for sharing your experience in that region with us.

With respect to icebreakers, is there really a need for a huge icebreaker compared to what we have today, and would it not be better or more advantageous for northern communities to perhaps have facilities here in Iqaluit? You said that if the facilities turned out to be modest, it would change next to nothing in the cost of food for the people in the region. Is the Iqaluit proposal a proposal for modest facilities which would have no effect, or do you think that what they are suggesting could make a difference?

Mr. Rayes: Certainly, I believe there were some discussions on other alternatives, but as soon as I saw "a single wharf," I said to myself there is obviously going to be a line-up, first come, first serve. It is going to cost some money. Some companies will say: "Our needs are greater, to transport our barges, our tugs to deliver on the beach, there is a wharf." These companies are going to have to charge their clients more, they will be waiting three to four days for the wharf to be freed up. And those who will be transporting their equipment, because they have to go elsewhere after having gone through Iqaluit, will find that because of the wharf, perhaps the beach has been neglected. So there is always a dilemma. Obviously, if the infrastructure does not meet real needs, you cannot achieve economies of scale.

The reality is there is a high demand. This afternoon, and I do not recall in what presentation, mention was made of five services or five reasons why we should have a wharf. The first reason which was mentioned was sealift. It is true that these were not set out in order of priority. It was mentioned as the first reason. Tourism, fuel and fisheries et cetera, all of that is within a five-month window. There will be competition, unless the port can accommodate more, and I think it may be worthwhile to consider it as an investment, not an expense. It is worthwhile to look at the option of meeting both real needs, which everyone is referring to today, and to work together with common goals. We could look at things in this way. I do not know if I answered your question.

Senator Robichaud: Construction of a road towards the wharf, if it were to happen, would be one of the major expenses, is that correct? Once the road is built, it would not cost that much more to have three landing facilities rather than one, and at that point, if you did not have to transport the barges you need to unload on the beach, you could transport far more useful goods which would serve the community. So, it could serve two purposes, right?

Mr. Rayes: In fact, this theory could be said to make sense.

Senator Robichaud: Well, you can tell me if it does not.

[Français]

Le sénateur Robichaud : Merci, monsieur Rayes, de nous faire part de vos expériences dans cette région.

Ma question a trait aux brise-glaces. Y a-t-il vraiment un besoin pour un énorme brise-glace si on compare ce qu'on a maintenant et si ce ne serait pas mieux ou plus avantageux pour les communautés du Nord d'avoir des installations ici, à Iqaluit? Vous avez dit que si on ne faisait que des installations modestes, cela ne changerait à peu près rien au prix des denrées alimentaires pour les gens de la région. Est-ce que la proposition d'Iqaluit, selon vous, serait des installations modestes qui ne changeraient rien ou est-ce que ce qu'ils proposent pourrait faire une différence?

M. Rayes : Certainement, je comprends qu'il y a eu des discussions après sur d'autres alternatives, mais aussitôt que j'ai vu « un seul quai », je me suis dit tout de suite que c'est sûr qu'il va y avoir un line-up, first come, first serve. Ça va coûter de l'argent. Certaines compagnies vont dire : « On a plus besoin de transporter nos barges, nos « tugs », pour livrer sur la plage, il y a un quai. » Ces compagnies vont devoir charger leurs clients plus cher parce qu'ils vont attendre trois ou quatre jours jusqu'à ce que le quai se libère. Et ceux qui vont transporter leurs équipements, parce qu'ils doivent aller ailleurs après avoir passé à Iqaluit, vont trouver qu'à cause du quai, peut-être que la plage a été négligée. Alors il y a toujours un dilemme. C'est sûr que si l'infrastructure ne répond pas aux besoins réels, l'économie d'échelle ne sera pas réalisée.

La réalité est qu'il y a beaucoup de demande. Cet après-midi, et je ne me souviens pas de quelle présentation, il y eu mention de cinq services ou cinq raisons d'avoir un port. La première raison qui a été mentionnée, c'est le « sealift ». C'est vrai que ce n'était pas dans un ordre de priorité. C'était la première raison. Le tourisme, le fuel et le « fisheries » et tout ça, ça arrive dans d'une fenêtre de cinq mois. Il va y avoir une compétition, sauf si le port permet de recevoir plus, et je pense que ça vaut la peine de considérer que c'est un investissement, pas une dépense. Ça vaut la peine d'étudier la possibilité d'avoir les deux besoins réels dont tout le monde parle aujourd'hui, et de travailler ensemble vers des objectifs communs. Je pense qu'il y a moyen de regarder cela de cette façon, si j'ai bien répondu à votre question.

Le sénateur Robichaud : La construction d'une route vers ce quai, si cela devait se réaliser, serait une des grosses dépenses, n'est-ce pas? Une fois la route construite, il ne coûterait pas tellement plus cher d'avoir trois installations de débarquement plutôt qu'une, et à ce moment-là, si vous n'aviez pas à transporter les barges pour décharger sur la plage, vous pourriez transporter beaucoup plus de biens utiles qui serviraient à la communauté. Ce serait la réalisation de double utilité, n'est-ce pas?

M. Rayes : Dans les faits, cette théorie, on pourrait dire qu'elle a du bon sens.

Le sénateur Robichaud : Vous pouvez me dire que je n'ai pas de bon sens.

Mr. Rayes: No. The fact is that when a vessel leaves Montreal, it will stop at eight or nine ports. It will have eight or nine destinations. Now, we have just agreed that out all of the destinations mentioned today, except for Nanisivik, Churchill and Raglan, there are no other ports. These are all beaches, so whether we like it or not, we have to continue transporting this equipment. However, that is why I mentioned that for a destination as major as Iqaluit, it is worthwhile. Why? Last year, the last ships transported 16,000 cubic metres. That is enormous. Demand is very high in Iqaluit. It is true that Iqaluit can only accommodate a deep-sea vessel. If there were to be a port, perhaps that ship would not have to carry equipment. But, once again, if the ship arrives to then have to wait and waste three or four days at a cost of \$30,000 to \$35,000 per day, there are no savings. So, it is a dilemma.

[English]

The Chair: Is the industry thinking about building ice-strengthened ships? We have heard stories about the Koreans, I think, who are building ships with some sort of reversible hull so that if they get in ice they can back up and break the ice that way. What can you tell us about the intention of the industry to provide ice-strengthened ships for themselves?

Mr. Rayes: The ice-strengthened ships are ice class ships. We have them already. The ice class category can go from ice class 1 to ice class 8 or 9. The higher you go, the stronger the ship is, and not only the hull but also the power.

Today they build the ships bigger and stronger. However, the cost of not only building them but operating ice class ships for commercial purposes is huge. The cost for just the fuel on a daily basis can triple in some cases.

Icebreakers like the ones the Canadian Coast Guard uses are built strong, not necessarily big, but strong with big engines and strong hulls, and they do the ramming of the ice; they open the ice for commercial shipping. We follow them when we need to. If everyone were to build a commercial ship with the strength of an ice class, an icebreaker, the cost of shipping would be very high. In my opinion, it is not a commercially viable solution.

The Chair: Thank you very much.

Mr. Rayes: I have one final comment. Last but not least, I want to mention the question of the famous Coast Guard service fees. Presently they are making a final decision at the minister's level, I believe.

I wish really the fees would just dissipate and go. Making an educated guess, I believe that charging the North fees of any kind for essential services is not compatible with the James Bay and Northern Quebec Agreement. The spirit of it is to help communities to catch up with other communities in the South in terms of level and standard of living. I will not elaborate on

M. Rayes : Non. La réalité est qu'un navire qui quitte Montréal, va s'arrêter dans huit ou neuf ports. Il va faire huit ou neuf destinations. Maintenant, on vient de convenir que, pour toutes les destinations aujourd'hui, à l'exception de Nanisivik, Churchill et Raglan, il n'y a pas d'autres ports. Ce sont toutes des plages, alors qu'on le veuille ou pas, il faut continuer à transporter ces équipements. Cependant, c'est pour ça que j'ai mentionné qu'une destination aussi grosse qu'Iqaluit, ça vaut la peine. Pourquoi? L'an passé, les derniers navires ont transporté 16 000 mètres cubes. C'est énorme. La demande est très forte à Iqaluit. Il est vrai qu'Iqaluit peut recevoir un navire « deep sea ». S'il y a un port, peut-être que ce navire-là n'aura pas à transporter l'équipement. Mais, encore une fois, si ce navire arrive pour attendre son tour et perd trois ou quatre jours à raison de 30 000 \$ à 35 000 \$ par jour, l'économie n'est pas réalisée. Alors, c'est un dilemme.

[Traduction]

Le président : Est-ce que l'industrie songe à construire des navires renforcés pour la navigation dans les glaces? On nous a parlé des Coréens, je pense, qui construisent des navires avec une coque réversible qui leur permet, lorsqu'ils sont pris dans la glace, de faire marche arrière et de briser la glace de cette façon. Que pouvez-vous nous dire au sujet de l'intention de l'industrie de s'équiper de navires renforcés pour la navigation dans les glaces?

M. Rayes : Les navires renforcés pour la navigation dans les glaces sont des navires de cote glace. Nous en avons déjà. Cette cote varie du niveau 1 au niveau 8 ou 9. Plus la cote est élevée, plus le navire est fort, pas seulement la coque mais aussi la puissance du navire.

De nos jours, on construit des navires qui sont plus grands et plus forts. Mais les coûts reliés à leur construction et à la mise en service des navires de côte glace à des fins commerciales sont énormes. Le coût quotidien de l'essence peut tripler dans certains cas.

Les brise-glace comme ceux qu'utilise la Garde côtière canadienne sont forts, mais ne sont pas nécessairement grands. Ils sont forts et sont dotés de puissants moteurs et de fortes coques qui permettent de foncer dans la glace. Ainsi, ils ouvrent la voie à la navigation commerciale. Nous les suivons au besoin. Si tout le monde construisait un navire commercial doté de la puissance d'un briseur de glace ou d'un navire de cote glace, le coût du transport serait très élevé. À mon avis, ce n'est pas une solution économiquement viable.

Le président : Merci beaucoup.

M. Rayes : J'aimerais faire une dernière, mais non moindre, observation. Je veux parler des frais de service de la Garde côtière. À l'heure actuelle, on est en train de prendre une décision au niveau ministériel.

J'aimerais que ces frais disparaissent. À mon avis, facturer des frais au Nord pour n'importe quel service essentiel n'est pas conforme à la Convention de la Baie James et du Nord québécois. L'objectif de celle-ci était de permettre à ses collectivités d'en arriver au même niveau que celles du Sud et d'atteindre un niveau de vie similaire. Je n'entrerai pas dans les détails. Une décision

that. There is a decision to be made soon. I hope it will be the one that says this fee should disappear, should go. Thank you very much for the opportunity.

Senator Adams: I have been asking the Coast Guard and DFO since the beginning about navigation fees from Iqaluit to other communities in the Baffin area. Either the Coast Guard or DFO charges you a navigation fee. Is that true?

Mr. Rayes: What is written in the agreement from the beginning excludes the services north of 60, but we realized at the end that this exclusion for some people like me means providing the services north of 60, because 99 per cent — please allow me to exaggerate a little bit — of the trade is from south to north. For others it was trade within north of 60 — in other words, from Iqaluit to Pond Inlet or from wherever in the North to another destination in the North.

This stretch between communities north of 60 was always excluded. For us, the industry, our understanding was always that north of 60 pertains to services provided north of 60, not for trade between one community and another north of 60.

Senator Adams: With satellite technology, you can tell where you are going. You do not need the Coast Guard to do that. Is that not the way they operate now?

Mr. Rayes: I am not an expert on technology, but I know that satellite technology does a lot for us.

[Translation]

Senator Robichaud: The user fees you collect for the coast guard, do you have to pay them all the way from Montreal right up to the 60th parallel?

Mr. Rayes: Yes. It is our duty to collect these fees for the coast guard for everything transported from south of the 60th parallel to north of it — in other words, from Montreal to any northern community.

Senator Robichaud: And you say that these fees are being reviewed at the moment, or that the possibility of requiring fees for transportation north of the 60th parallel is being considered?

Mr. Rayes: I know that some recommendations have been made. I think that a document has been submitted to the minister for a final decision as to what should be done about these fees once and for all. There have been many calls from industry users and the governments involved to have these fees, however minimal, abolished, because of the principle of equity toward the north and the need to take its essential requirements into account. The answer has always been no, because it has been determined that the system should work in this way, as it applies throughout all of Canada, which is true. The fees charged in the north, in terms of the amount or the total revenue, are minimal compared to what is collected throughout the country. However, the idea of fairness toward the north has always been put forward by the industry, by users and by governments.

sera bientôt prise. J'espère que l'on décidera qu'il faut éliminer ces frais. Merci beaucoup de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole.

Le sénateur Adams : Dès le départ, j'ai demandé à la Garde côtière et au MPO de me parler davantage des frais de navigation qui existent à Iqaluit et dans d'autres collectivités de la région de Baffin. Est-il vrai que la Garde côtière, le MPO, vous fait payer des frais de navigation?

M. Rayes : Dans l'accord, il est écrit que cela exclut les services au nord du 60^e parallèle. Cela exclut donc le fait de fournir des services au nord du 60^e parallèle, parce que 99 p.100, — et pardonnez-moi si j'exagère un peu — du commerce se fait du sud au nord. Pour d'autres cas, c'était le commerce au nord du 60^e parallèle — autrement dit, depuis Iqaluit à Pond Inlet ou de n'importe quel endroit du Nord à d'autres destinations dans le Nord.

Ce tronçon au nord du 60^e parallèle a toujours été exclu. Nous, dans l'industrie, avions toujours compris qu'au nord du 60^e voulait dire les services fournis à cette région et non aux échanges entre une communauté et une autre localisées toutes les deux au nord du 60^e.

Le sénateur Adams : Grâce à la technologie des satellites, vous savez où vous allez. Vous n'avez pas besoin de la Garde côtière pour faire cela. Est-ce que ce n'est pas ainsi que vous fonctionnez maintenant?

M. Rayes : Je ne suis pas un spécialiste dans le domaine, mais je sais que la technologie des satellites nous aide beaucoup.

[Français]

Le sénateur Robichaud : Les frais d'utilisation qui vous sont relevés par la Garde côtière, est-ce que vous devez les payer de Montréal jusqu'au 60^e parallèle?

M. Rayes : Oui. Ces frais-là, nous avons le devoir de les collecter pour la Garde côtière pour tout ce qui est transporté du sud du 60^e au nord du 60^e, c'est-à-dire de Montréal à n'importe quelle communauté dans le Nord.

Le sénateur Robichaud : Et vous dites que ces frais sont à l'étude actuellement ou est-ce qu'on est en train de considérer d'exiger des frais pour le nord du 60^e?

M. Rayes : Je suis au courant qu'il y a eu des recommandations. Il y a un dossier qui est soumis, je pense bien, au ministre pour prendre une décision finale sur ce qu'on devrait faire concernant ces frais-là une fois pour toutes. Il y a eu beaucoup de demandes des usagers de l'industrie et des gouvernements concernés pour que ces frais-là, si minimes qu'ils soient, soient abolis à cause du principe de l'équité envers le Nord et ses besoins essentiels. Ça a toujours été la même réponse, parce que c'est établi et que ça doit être là comme partout au Canada, ce qui est vrai. C'est partout au Canada. Les frais qui sont chargés au Nord sont, en termes de montant d'argent ou de revenu global, minimes par rapport à ce qui est collecté à la grandeur du Canada. Mais c'est l'idée de l'équité envers le Nord qui a toujours été évoquée par l'industrie, les usagers et les gouvernements.

[English]

The Chair: Thank you very much for appearing. You have been very helpful.

Mr. Rayes: You are most welcome. Thank you again for the opportunity.

The Chair: We will now hear from Ms. Aaju Peter, please.

Aaju Peter, as an individual: Nice to see you all. As for the hockey game, I am a Maple Leafs fan, so I can stay all night.

I have not prepared a speech, but I wanted to make sure that the Inuit voice or Inuit participation was here. I am sure you have heard from Inuit already. I saw that John Amagoalik was here, so I could have gone home.

I want you to look at the pictures behind you and the pictures on the side. This is the landscape we are talking about. This is the area we live in. The part that you are seeing here is very small, Iqaluit. When you sail through this beautiful, magnificent area, you will see how incredible it is, how vast it is. We are talking about the Northwest Passage, we are talking about sovereignty, we are talking about sailing through this beautiful area, and whether Inuit like it or not, whether Canada likes it or not, the ice is melting and we are not stopping it. What is our next step?

As a resident of this beautiful territory, being part of Canada, I believe the most important thing you can walk away with from Nunavut is the understanding that you have to consider the people who live here because this is our territory. We have been the custodians and wards; we have been looked after by nature and been provided food by the animals for many generations. Actually, we were the only ones who could live up here. Therefore, in any talk about shipping, about big ships from the South to the North or through the Northwest Passage, and when you look at these beautiful pictures, you have to include the Inuit. You cannot say that Nunavut is just a territory so they have no power. It is not about status; it is not about who is who. It is about safeguarding our environment here.

When you speak to Inuit, I believe 100 per cent of them would always be on the side of animals, on the side of nature, and then everything else comes. Once you establish that you have all the safety regulations, that you have everything humanly possible safeguarded, then okay.

We are for development, absolutely. We see the high unemployment rate up here. We see so many people not educated. To go to the nearest university I have to fly 2,000 miles for my education. We are the only territory without a university. This is 2008. That is really not acceptable.

[Traduction]

Le président : Merci beaucoup d'être venu. Votre témoignage a été fort utile.

M. Rayes : Ce fut un grand plaisir pour nous. Merci encore de nous avoir fourni cette occasion.

Le président : Nous allons maintenant entendre le témoignage de Mme Aaju Peter.

Aaju Peter, à titre personnel : Je suis ravie de vous voir tous. Pour ce qui est de la partie de hockey, puisque je suis une adepte des Maple Leafs, je peux donc rester avec vous toute la soirée.

Je n'ai pas préparé de discours, mais je tenais à m'assurer à ce que les Inuits aient voix au chapitre. Je suis certaine que vous avez déjà entendu des témoignages d'Inuits. J'ai vu que John Amagoalik était ici, alors j'aurais pu rentrer à la maison.

J'aimerais que vous regardiez les photos derrière vous et sur le côté. Voilà le paysage dont nous parlons et c'est la région où nous vivons. Iqaluit, que vous visitez aujourd'hui, ne représente qu'une infime portion de notre territoire. Quand vous naviguez à travers cette région magnifique et resplendissante, vous voyez à quel point ce territoire est incroyablement vaste. Lorsque l'on parle du passage du Nord-Ouest, on parle de souveraineté, de naviguer à travers cette région magnifique et, que cela plaise ou non aux Canadiens et aux Inuits, la glace est en train de fondre et nous ne sommes pas en train d'arrêter ce phénomène. Alors quelle est la prochaine étape?

À titre de résidente de ce magnifique territoire, qui appartient au Canada, je peux vous dire que, la chose la plus importante qu'il faille comprendre du Nunavut, c'est qu'il faut tenir compte de ses habitants, parce que c'est notre territoire. Nous en sommes les gardiens et les protecteurs. La nature s'est occupée de nous et les animaux nous ont fourni de la nourriture pendant de nombreuses générations. Nous étions les seuls à être capables de vivre dans cette région. Donc, lorsqu'il est question de navigation, d'envoyer de grands navires du Sud vers le Nord ou les faire passer par le passage du Nord-Ouest, et si vous regardez ces photos magnifiques, il faut tenir compte des Inuits. On ne peut pas simplement dire que le Nunavut n'est qu'un territoire et qu'il n'est doté d'aucun pouvoir. Il ne s'agit pas d'une question de statut. Il ne s'agit pas de savoir qui est plus important. Il s'agit de protéger notre environnement.

Quand vous parlez aux Inuits, vous constatez que 100 p. 100 d'entre eux se rangeront toujours du côté des animaux et de la nature et que tout le reste est secondaire. Une fois que tous les règlements sécuritaires sont en place et qu'on a pris tous les moyens de protection humainement possibles, alors d'accord.

Bien entendu, nous sommes en faveur du développement. Il y a un taux élevé de chômage dans notre région. Bon nombre de nos résidents n'ont pas d'éducation. Pour aller à l'université la plus proche d'ici, je dois parcourir 2 000 milles en avion. Nous sommes le seul territoire à ne pas être doté d'une université. Or, nous sommes en 2008. C'est inacceptable.

When you are looking at sovereignty, at the ships that will be sailing through, the planes that will be flying and at everything that will be happening through our territory, you have to have Inuit as the pilots of the ships, as the pilots of the planes, as educated participants and members of the Canadian society. We do elect; we are Canadian, and our flag is hanging right there.

I cannot say it often enough. We have to have equal participation at all levels. I think anything less is unacceptable.

I work on a cruise ship that sails through this beautiful country and through the Canadian Arctic. We also sail to Greenland. I believe ours is one of the most beautiful places on earth, and tourism is a big part of our future income.

There are many rules and regulations that we need to develop to safeguard our environment: the dumping of human waste, the safeguarding of the ships and so on and so forth, but also the educating and the taking part in the cruise industry.

I want to keep saying it: legislation participation. There must be Inuit participation in the Northwest Passage and at all levels. Thank you.

Senator Robichaud: Thank you, Ms. Peter, for coming and speaking with us.

You make the point about education. A similar point was made in response to a question asked by a member of this committee about the problems with the participation of young Inuit in activities that would require a college or a university education. The point was made that the difficulty is exactly as you said: the nearest university is 2,000 miles away, which means that students have to leave the community, and not only for a couple of weeks but for some time. That was the main difficulty. Would you agree with that?

Ms. Peter: In my school, which was the Akitsiraq Law School, we were able to work around that distance. They actually brought the university to Iqaluit to where the Inuit live. If the people will not go to the mountain, you bring the mountain to the people. The success rate was incredible. Inuit mothers with young children were going through law school, and we had a very high success rate. We also demanded that we learn Inuit customs, traditions and language as part of our legal system training. I believe that that was the root of our success.

It is not just about bringing the schooling to people. It is also about respecting Inuit language and culture and adapting a system to function in this environment. When you live here, what are the things you have to include in your teachings? What are the customs? What are the things that you need to focus on? It is 50-50, I believe, for success.

Senator Robichaud: Given your experience with the law school, do you think a similar program for other professions would be successful?

Lorsqu'on songe à la souveraineté, aux navires qui vont naviguer dans notre territoire, aux avions qui vont le survoler et à tout ce qui va arriver dans la région, il faut que les Inuits soient les capitaines de ces navires, les pilotes des avions et à titre de membres éduqués à part entière de la société canadienne. Nous votons; nous sommes Canadiens; et notre drapeau flotte ici.

Je ne pourrai le répéter assez. Nous devons être dotés d'une participation égale à tous les niveaux. Rien de moins ne serait inacceptable.

Je travaille sur un bateau de croisière qui navigue à travers ce magnifique paysage et l'Arctique canadien. Nous allons également au Groenland. Nous habitons dans une des plus belles régions de la terre et le tourisme joue un grand rôle dans notre revenu de demain.

Il faut mettre au point un bon nombre de règles et de règlements pour protéger notre environnement : notamment le déversement d'eaux usées sanitaires, la protection de navires, mais aussi l'éducation et la participation à l'industrie des bateaux de croisière.

Je veux le répéter : participation législative. Il doit y avoir une participation inuite dans le passage du Nord-Ouest et à tous les niveaux. Merci.

Le sénateur Robichaud : Merci, madame Peter, d'être venue nous parler.

Vous avez évoqué la question de l'éducation. On a fait valoir un argument semblable en réponse à une question d'un membre de ce comité sur les problèmes de participation des jeunes Inuits à des activités exigeant une instruction collégiale ou universitaire. On a présenté la même difficulté dont vous avez parlé : l'université la plus proche se situe à 2 000 milles, ce qui veut dire que les étudiants doivent quitter leurs collectivités, non pas seulement pour quelques semaines pendant un certain temps. C'est la difficulté majeure. Êtes-vous d'accord avec cette déclaration?

Mme Peter : À mon école, la faculté de droit Akitsiraq, on a composé avec cette distance. En effet, l'université s'est transportée à Iqaluit, où vivent les Inuits. Si les gens ne veulent pas aller à la montagne, il faut déplacer la montagne jusqu'à eux. Le taux de réussite était étonnant. Des mères inuites avec de jeunes enfants faisaient des études de droit, et nous avions un taux de réussite très élevé. On a aussi exigé que l'on nous enseigne les coutumes, traditions et langues inuites dans le cadre de notre formation juridique. Je crois que c'était là la raison de notre succès.

Ce n'est pas tout d'acheminer l'instruction vers les gens. Il faut aussi respecter la langue et la culture inuites et ajuster le système en fonction de cet environnement. Pour les gens qui habitent ici, il faut déterminer les éléments à inclure dans l'enseignement. Quelles sont les coutumes? Sur quoi doit-on mettre l'accent? Si on veut réussir, je crois que ça doit être moitié-moitié.

Le sénateur Robichaud : Étant donné votre expérience avec la faculté de droit, pensez-vous qu'un programme semblable pour les autres professions pourrait réussir?

Ms. Peter: Absolutely. We have looked at accounting, financing, engineering and many other fields where this could be applied. They say that if a university does not have hundreds or thousands of people enrolled, then it is really quite expensive. With our numbers and the distance that we cover, you really have to adapt the system to function for us. Otherwise, you will continue not seeing people graduating.

Although many of our students are succeeding in the southern universities, they are paying a price. I had to go to school in Denmark, away from my own language and my own culture. I paid the price, and I was willing to do that. However, if you were able to bring the education to the communities or to the territory, you would have a much higher success rate.

Senator Robichaud: Are there any efforts made to do just that?

Ms. Peter: Again, money is always a question. We are now working on doing the second phase, the second intake of students into another law program, and we are hoping to start this next year. Money is always coming up. It is like the chicken or the egg question — which came first? Why do you not just put it in there and get it going?

Senator Robichaud: It is sometimes easier said than done; is it not?

Ms. Peter: Not really. As I said, I am from Greenland, and when we sail to Greenland we have harbours that we anchor at or dock at. Greenland is very similar to this environment. How come it is so hard for us on this side to build even one harbour when they have harbours everywhere? The infrastructure, the industry development, the money that is put into developing the country are incredible, and they do not come up with all these excuses. Well, it is the money. I think it is a matter of priority. What is your priority?

Senator Cochrane: Are you familiar with distance education here? That means we have a centre and we can tap into one centre and have different things like this setup with students and so on. We have that in Newfoundland, and it has been very productive. We can even have programs taken from Memorial University into a classroom like this. Various students come in and take this program, and it goes on for three or four months. It is a university program. It is very productive.

Ms. Peter: Yes, we are familiar with that. We just graduated Masters of Education here a few days ago. Many students who attended through distance education along with working as teachers were taking their Masters in Education.

Senator Cochrane: Yes, absolutely.

Ms. Peter: However, I cannot stress enough that our law school was able to succeed because we were also able to take it in our own language and also learn more about our own culture.

Mme Peter : Absolument. Nous avons examiné la comptabilité, les finances, le génie et bien d'autres domaines où ça pourrait s'appliquer. On dit que si une université n'a pas des centaines ou des milliers de personnes inscrites à ses programmes, alors ça devient assez coûteux. Il faut vraiment adapter le système en fonction de notre population qui est dispersée sur un énorme territoire. Autrement, on continuera à assister à une pénurie de diplômés.

Même si bon nombre de nos étudiants réussissent dans les universités du Sud, ils en paient le prix. J'ai dû aller à l'école au Danemark, où je vivais éloignée de ma langue et de ma culture. J'en ai payé le prix, et j'étais prête à le faire. Cependant, si on réussissait à faire venir des écoles dans les collectivités ou dans le territoire, on aurait un taux de réussite bien plus élevé.

Le sénateur Robichaud : Y a-t-il des efforts faits dans ce sens?

Mme Peters : Encore une fois, c'est toujours une question d'argent. Nous travaillons actuellement à la deuxième phase, la deuxième cohorte d'étudiants dans un autre programme de droit, et nous espérons pouvoir commencer l'année qui vient. La question de l'argent ressurgit toujours. C'est comme l'histoire de l'œuf et de la poule — qui est venu en premier? Pourquoi ne pas tout simplement investir l'argent et démarrer le processus?

Le sénateur Robichaud : C'est parfois plus facile à dire qu'à faire; n'est-ce pas le cas?

Mme Peters : Pas vraiment. Comme je l'ai dit plus tôt, je viens du Groenland, et lorsque nous nous rendons là-bas nos bateaux peuvent accoster dans des ports. Le Groenland a un environnement très semblable à celui-ci. Pourquoi est-il si difficile pour nous de construire même un seul port, quand eux en ont partout? La quantité d'argent qu'ils investissent en infrastructure et en développement industriel est vraiment incroyable, et ils n'offrent pas toutes ces excuses. Eh bien, c'est une question d'argent. Moi, je pense que c'est une question de priorité. Quelles sont vos priorités?

Le sénateur Cochrane : Avez-vous recours à l'enseignement à distance ici? À partir d'un centre, on peut accéder à des cours dans une salle de classe comme celle-ci. Cela existe à Terre-Neuve et nous avons obtenu d'excellents résultats. On peut même avoir accès à des programmes de l'Université Memorial, en salle de classe comme celle-ci. Les étudiants se présentent et suivent les cours pendant trois ou quatre mois. C'est un programme universitaire. Les résultats sont excellents.

Mme Peter : Oui, cela existe ici. Il y a quelques jours un groupe d'étudiants a reçu une maîtrise en éducation. Nombre d'étudiants qui ont suivi des cours grâce à l'enseignement à distance travaillaient comme instituteurs tout en préparant leur maîtrise en éducation.

Le sénateur Cochrane : C'est très encourageant.

Mme Peter : Toutefois, je tiens à redire que notre école de droit a été un franc succès parce que nous avons pu suivre les cours dans notre propre langue et approfondir nos connaissances de notre propre culture.

Distance education, I would presume, would be all English and it would not be geared to the Nunavut territory and what is particular to this area. If I wanted to be a rocket scientist or something that does not require me even to be here, that would be good.

Senator Cochrane: There are people in your culture that are qualified, I am sure, to do this sort of thing within your own culture. They may not be living up North; they may be living somewhere else in Canada or in some other country, but they may well be qualified to do just that in Inuktitut.

Ms. Peter: Absolutely. Many qualified people here end up not completing or taking the next step because of the distance. Along with distance education and more funding for university and higher-level education, that would be fantastic.

Senator Cochrane: Yes. I think it is viable.

Ms. Peter: It is.

Senator Cochrane: Cruise ships have positive economic impacts. Like tourists, the cruise ship guests buy the Inuit art and so on. However, could they also have negative cultural impacts, as the foreign tourists descend on small communities? Do you think of anything like that? She is smiling.

Ms. Peter: I laugh a lot. I was just imagining in my mind what negative impacts would come in with tourism. I do not know. We have many silly staff with adventure and they may come in sometimes dressed up like Vikings or something and that is hilarious. I do not think that is a negative impact.

If a ship is too large, for example if there are 500 or 600 people on the ship, I think all those people could destroy some parts of an old site if they are not careful, if they are not respecting a very small community that has only 100 people. This is why Inuit have to be participants in making the regulations and the laws related to tourism. Not only would we like to develop the industry — I think it is the future of our territory — but we have to be ahead of the negative impacts that tourism might have on the communities.

I have been fortunate to see the positive impact that we can have on the communities. We hire the people in the communities to talk more about their culture, to show us the things that they have, to share with us their food and so on. That part has been very positive.

Senator Cochrane: Thank you. I am glad you came.

Ms. Peter: Me too.

The Chair: Here today we had testimony from a witness that if there were violations of the land claims agreement or if the agreement were not lived up to, the Inuit might reconsider their support for sovereignty. How do you feel about that?

Ms. Peter: What do you mean by violations?

L'enseignement à distance, je suppose, serait dispensé entièrement en anglais et l'accent ne serait pas mis sur le territoire du Nunavut ou sur les particularités de cette région. Si je souhaitais devenir un scientifique chevronné, ou exercer un métier qui ne m'oblige pas à être ici, ce serait satisfaisant.

Le sénateur Cochrane : Je suis sûre qu'il y a des gens de votre culture qui ont les qualifications nécessaires pour réaliser cela dans votre propre culture. Il se peut qu'ils ne vivent pas dans le Nord. Ils vivent peut-être ailleurs au Canada ou dans un autre pays, mais ils pourraient très bien faire cela en inuktitut.

Mme Peter : Absolument. Bien des gens qualifiés ici ne vont pas jusqu'au bout de leurs études ou n'entreprennent pas de les pousser, en raison de la distance. Si on ajoutait l'enseignement à distance à un financement accru et à un enseignement supérieur, ce serait formidable.

Le sénateur Cochrane : Tout à fait. Je pense que c'est réalisable.

Mme Peter : C'est réalisable.

Le sénateur Cochrane : Les navires de croisière ont une incidence positive sur l'économie. Les passagers, les touristes, achètent des objets d'art inuit, et cetera. Toutefois, pourraient-ils avoir une incidence culturelle négative dans les petites collectivités? Voyez-vous les choses de cet œil? Elle sourit.

Mme Peter : Je ris beaucoup. J'essayais d'imaginer les impacts négatifs qui pourraient découler du tourisme. Je ne sais pas quoi vous dire. Dans le personnel d'encadrement, il y en a beaucoup qui se déguisent en Vikings et c'est désopilant. Je ne pense pas que cela ait un impact négatif.

Si un gros navire accoste, avec 500 ou 600 personnes à bord, ces gens risquent de détruire en partie un site ancien, s'ils ne prennent pas garde, s'ils ne respectent pas le fait qu'ils se trouvent dans une petite collectivité d'une centaine d'âmes. Voilà pourquoi il est important que les Inuits participent à l'élaboration des règlements et des lois qui régissent le tourisme. Non seulement nous souhaitons que le secteur prospère — je pense que c'est l'avenir de notre territoire — mais nous devons prendre des précautions contre les éventuels impacts négatifs que le tourisme pourrait avoir sur nos collectivités.

J'ai eu la bonne fortune de constater l'incidence positive que nous pouvons avoir dans nos collectivités. Nous embauchons des gens sur place pour qu'ils parlent de leur culture, pour qu'ils nous montrent leurs objets quotidiens, pour qu'ils partagent leur nourriture avec nous, et cetera. Cet aspect s'est révélé très positif.

Le sénateur Cochrane : Merci. Je suis ravie que vous soyez venue.

Mme Peter : Moi aussi.

Le président : Aujourd'hui, un témoin est venu nous dire que si l'on ne respectait pas l'accord sur les revendications territoriales, si on l'enfreignait, les Inuits pourraient contester l'appui qu'ils donnent à la souveraineté. Qu'en pensez-vous?

Mme Peter : Que voulez-vous dire par enfreindre un accord?

The Chair: We have heard that in some cases the land claim has not been lived up to, that government, in whatever department, has not followed through as it should. One witness today suggested that if that were to continue the Inuit might reconsider their support for Canadian sovereignty in the Arctic.

Ms. Peter: I think I have two opposing views, and I am wondering how I can have two opposing views on the same issue.

The Chair: It is possible.

Ms. Peter: Absolutely. We have been pushing for implementation of the land claims agreement. The government has not implemented it. It is 10 years overdue, which means that we are not fully enabling this territory to exercise any kind of jurisdiction in this region. The government, after it took the land, is not living up to the agreement that it signed with the Inuit; it is not doing its share. We are losing a whole bunch of money that Inuit could have been using to further educate their own people to start living and then developing tourism or mining or whatever.

In a sense, if the land claims agreement is not implemented and the contract is not lived up to, then it is a faulty contract. I can understand if one would argue that there is no territory here for Canada. Canada really does not have jurisdiction over this area. I would hesitate to support that position because I would not want any other country jumping in and taking over. We have already invested 30 years of our time negotiating this land claim, and I think our first try should be to see if Canada will implement the agreement and not make it null and void by not implementing it.

Senator Adams: You have been very involved with the schools in trying to protect and promote our language. I think our language will remain, unlike Aboriginal peoples in the West and in the South, many of whom have lost their language. The reason may be that we live in a cold climate, and most people do not want to come up here when the temperature is between minus 40 and minus 50 degrees. They know it is too cold and they do not want to live in the Arctic.

Our language is Inuktitut. New technology has come out and names of everyday items need to be incorporated into Inuktitut. If there is no word for something in Inuktitut, the English word is spoken. All the different areas in which the Inuit live, such as Nunavik, Labrador and Nunavut, have different dialects, so it is easier for people to learn English. They have to go to high school. I believe there are some programs at Nunavut Arctic College that will try to include new words, like "camera" in what they teach.

Is there some way right now under Nunavut's new education policy, Bill 21, to ensure that our language thrives? Ed Picco, Minister of Education here in Nunavut, was with us at a Senate Transport Committee hearing last February. Nunavut Arctic College is enlisting the help of our elders because they understand

Le président : On nous a dit que dans certains cas l'accord de revendication territoriale n'était pas respecté et qu'un ministère donné, par exemple, n'avait pas respecté ses obligations. Aujourd'hui, un témoin a évoqué la possibilité que les Inuits changent d'avis en ce qui concerne la souveraineté canadienne dans l'Arctique, si les choses n'étaient pas redressées.

Mme Peter : J'ai deux opinions contradictoires à ce sujet et je me demande comment il se fait que je puisse avoir deux opinions contradictoires sur la même question.

Le président : C'est possible.

Mme Peter : Absolument. Nous avons réclamé la mise en œuvre de l'accord sur les revendications territoriales. Le gouvernement ne l'a pas mis en œuvre. Dix ans se sont écoulés, et cela signifie que nous ne donnons pas pleinement la possibilité à ces territoires d'exercer ces compétences. Notre statut de territoire nous confère encore moins de pouvoir pour exercer notre compétence dans la région. Le gouvernement a pris possession des terres mais ne respecte pas l'accord signé avec les Inuits. Il ne fait pas sa part. Nous perdons quantité d'argent que les Inuits auraient pu utiliser pour améliorer l'éducation et le niveau de vie de leur peuple et pour développer le secteur du tourisme ou l'exploitation minière ou que sais-je.

On peut dire que si l'accord sur les revendications territoriales n'est pas mis en œuvre, si les conditions du contrat ne sont pas respectées, alors le contrat est défectueux. Je comprends l'argument de ceux qui disent qu'il n'y a pas ici de territoire canadien. Le Canada n'a pas vraiment compétence dans la région. J'hésite à abonder dans le sens de ceux qui disent cela car je ne voudrais pas qu'un autre pays intervienne et s'impose. Nous avons consacré 30 ans à la négociation de cette revendication territoriale, et je pense qu'avant tout, il faudrait voir si le Canada va mettre l'accord en œuvre ou au contraire, le rendre nul et non avenue, s'il demeure lettre morte.

Le sénateur Adams : Dans les écoles, vous avez activement fait la promotion de la langue et vous avez travaillé à sa protection. Contrairement à bien des Autochtones du Sud et de l'Ouest, je pense que nous ne perdrons pas notre langue, qu'elle demeurera vivante. Il se peut que cela s'explique par notre climat froid. La plupart des gens ne veulent pas venir ici quand le mercure marque moins 40 et moins 50. Le grand froid les décourage de venir vivre dans l'Arctique.

Notre langue est l'inuktitut. Le vocabulaire quotidien de la nouvelle technologie doit être intégré à l'inuktitut. On l'absence d'un équivalent en inuktitut, le mot anglais est utilisé. Les inuktitut vivent dans diverses régions, le Nunavik, le Labrador et le Nunavut et ils parlent divers dialectes si bien qu'il est plus facile d'apprendre l'anglais. Il faut qu'ils aillent à l'école secondaire. Si je ne m'abuse, au Collège de l'Arctique, au Nunavut, il y a des programmes visant à inclure de nouveaux mots, des équivalents pour des mots comme « caméra », dans la langue d'enseignement.

Il existe maintenant une nouvelle politique en matière d'éducation au Nunavut. C'est la loi 21. Cette loi permet-elle de garantir que notre langue perdurera? Ed Picco, ministre de l'Éducation du Nunavut, a comparu devant le Comité sénatorial des transports en février dernier. Le Collège de l'Arctique au

about our culture and language, even though they never went to school. How do you feel about that, because you know the language and the culture?

Ms. Peter: First of all, the Inuit in the circumpolar region share one language. If he speaks his dialect and I speak my Greenlandic dialect or my Inuktitut dialect, we understand each other. We just have different dialects. We are the same people, but our colonizers were from different states and we were separated for about 500 years. Mind you, the Greenlandic and the High Arctic kept in contact, so they share virtually the same language.

In Nunavut, here in Iqaluit, we have Roman orthography syllabics. It is signs. My name would be like this, Aaju. That is syllabics. In Greenland it is Roman orthography. The difference is that in Greenland we have a board that sits and continually develops teaching materials that are in Greenlandic and keeps the language alive as technology and everything else is being developed.

I had put the reading the education act on my list of must dos. I have not gone through it, but I have not seen a provision specifically for development of new terminology. My opinion on that is that we should have a board, a committee or an elder or younger person in a group developing new terminology.

Senator Robichaud: The Standing Committee on Rules, Procedures and the Rights of Parliament was here in February, I think, and we were looking at the possibility and technicalities of introducing interpretation services for senators who speak Inuktitut in the Senate of Canada. We were invited to visit the Languages Commissioner of Nunavut, who told us that one of that office's responsibilities was to develop those technical terms that do not exist in the language. As they did so, whatever was accepted was in consultation with the elders and also the two dialects that are mainly used in Nunavut. We were pleasantly informed that this was happening.

Ms. Peter: Yes, it is happening, and I should have recognized that the interpreters play a very large role in the development of the language because they are having to interpret something like this, and they cannot say sovereignty. An elder would not understand that. The interpreters would have to find a translation or an interpretation for that. I think a large part of the development of the language is being done by the interpreters.

The Chair: Thank you very much for coming. You have been very helpful to us, and we appreciate it.

The committee adjourned.

Nunavut a recours à l'aide de nos aînés car ces derniers comprennent notre lecture et notre langue, même s'ils ne sont jamais allés à l'école. Que pensez-vous de cette approche parce que vous connaissez bien la langue et la culture?

Mme Peter : Tout d'abord, les Inuits de la région circumpolaire parlent une et même langue. Quelqu'un peut parler son propre dialecte et moi mon dialecte groenlandais et mon dialecte inuktitut. Nous nous comprenons quand même. Nous avons divers dialectes. Nous sommes issus du même peuple mais nos colonisateurs venaient de pays différents et nous avons été séparés pendant 500 ans. Cela dit, le Groenland et l'Extrême-Arctique ont gardé des contacts si bien que leur population parle ni plus ni moins la même langue.

Au Nunavut, ici à Iqaluit, les syllabes sont représentées sous forme de signes. Avec l'orthographe syllabique, mon nom serait Aaju. Au Groenland, on utilise l'orthographe romaine. Par contre, au Groenland, une commission permanente élabore du matériel didactique en groenlandais et s'assure que la langue emboîte le pas à la technologie et à tout ce qui évolue.

J'avais inscrit sur ma liste de choses à faire, la lecture de la loi sur l'éducation. Je ne l'ai pas terminée mais je n'ai pas vu de disposition visant précisément la nouvelle terminologie. À mon avis, on devrait constituer une commission, un comité ou un groupe d'aînés ou de jeunes pour créer une nouvelle terminologie.

Le sénateur Robichaud : Le Comité permanent du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement est venu ici en février, je pense. Il s'agissait de voir s'il était possible d'offrir aux sénateurs qui parlent inuktitut un service d'interprétation au Sénat du Canada et nous voulions évaluer ce que cela représentait concrètement. On nous a invités à rencontrer le commissaire aux langues du Nunavut qui nous a dit qu'une des responsabilités confiée à son bureau était la création de ces termes techniques qui n'existent pas dans votre langue. Tout terme retenu l'est en consultation avec les aînés et après vérification dans les deux dialectes utilisés principalement au Nunavut. Nous avons été ravis d'apprendre que cela se faisait.

Mme Peter : Oui, c'est le cas et j'aurais dû signaler que les interprètes jouent un rôle important dans l'évolution de la langue car ils doivent interpréter des concepts comme la souveraineté. Le mot ne serait pas compris par un aîné. Les interprètes doivent trouver une traduction ou une interprétation du concept. Pour une grande part, l'évolution de la langue est le fait des interprètes.

Le président : Merci beaucoup d'être venue. Votre témoignage nous a été très utile et nous vous en remercions.

La séance est levée.

PANGNIRTUNG, Nunavut, Thursday, June 5, 2008

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 1:11 p.m. to examine and report on issues relating to the federal government's current and evolving policy framework for managing Canada's fisheries and oceans. Topic: Arctic Study.

Senator Bill Rompkey (*Chair*) in the chair.

[Editor's Note: Some evidence was presented through an Inuktitut interpreter.]

[English]

The Chair: I welcome everybody to the meeting of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. My name is Bill Rompkey. I chair the committee. I am from the Province of Newfoundland and Labrador. I will introduce my colleagues: Senator Hubley from Prince Edward Island; Senator Cochrane, who is the deputy chair of the committee, also from Newfoundland and Labrador — we are the two latest Newfies to arrive in Nunavut; Senator Robichaud from New Brunswick, who is a former minister of fisheries and very knowledgeable about the subject; and Senator Willie Adams, who I keep saying needs no introduction simply because it happens to be true.

We have translation in English, French and Inuktitut. Channel 1 is English, channel 2 is French and channel 3 is Inuktitut, so you can listen in the language of your choice.

We have held hearings on essentially two separate but related topics. Our main focus is the Canadian Coast Guard. As a result of global warming and opening up the Arctic, we want to know whether the Coast Guard is doing the job it should be doing for Canada, whether that mission needs to be changed, whether they have the equipment and mandate to do the job.

We also want to know about, and have had some testimony on, the impact of global warming and opening the ice passages on the life of local people, for good and for ill. A lot more cruise ships are coming through the Arctic. How is this traffic affecting life?

Essentially, our focus is the security in the Arctic region and the role of the Coast Guard in helping to make sure that security is done properly. We want to make sure also that local people have some input into that security, and their lives are reflected in how it is carried out.

We know, too, that the fishery is an important issue here. All of us on this committee come from fishing ridings of one kind or another on the East Coast, so we are familiar with that industry. We know it is important for you up here. We have heard discussions of quotas; we have heard discussions of new cooperative ventures; we have heard testimony on infrastructure

PANGNIRTUNG, Nunavut, le jeudi 5 juin 2008

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 13 h 11, afin d'examiner, en vue d'en faire rapport, les questions relatives au cadre stratégique actuel, en évolution, du gouvernement fédéral pour la gestion des pêches et des océans du Canada. Sujet du jour: l'étude sur l'Arctique.

Le sénateur Bill Rompkey (*président*) occupe le fauteuil.

[Note de la rédaction : Une partie des témoignages est présentée par l'entremise d'un interprète en inuktitut.]

[Traduction]

Le président : Je vous souhaite la bienvenue à la séance du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans. Je m'appelle Bill Rompkey et je préside le comité. Je viens de la province de Terre-Neuve-et-Labrador. Je vous présente mes collègues : le sénateur Hubley, de l'Île-du-Prince-Édouard; le sénateur Cochrane, qui est la vice-présidente du comité, également de Terre-Neuve-et-Labrador — nous sommes les plus récents Terre-Neuviens à mettre pied au Nunavut; le sénateur Robichaud, du Nouveau-Brunswick, qui est un ancien ministre des Pêches et qui connaît bien le dossier; et le sénateur Willie Adams qui, comme je le répète souvent, n'a pas besoin d'être présenté tout simplement parce que c'est vrai.

Nous avons l'interprétation en anglais, en français et en inuktitut. Le canal 1 est pour l'anglais, le 2 pour le français et le 3 pour l'inuktitut; vous pouvez donc écouter dans la langue de votre choix.

Nous avons tenu des audiences sur essentiellement deux sujets distincts, mais connexes. Ce qui nous intéresse principalement, c'est la Garde côtière canadienne. À cause du réchauffement planétaire et de l'ouverture de l'Arctique, nous voulons savoir si la Garde côtière canadienne fait ce qui s'impose pour le Canada, s'il y a lieu de modifier sa mission et si elle dispose du matériel et du mandat nécessaires pour faire le travail.

Nous voulons également connaître l'impact du réchauffement planétaire et de l'ouverture des passages glaciés sur la vie des habitants locaux, pour le meilleur et pour le pire, et nous avons déjà entendu des témoignages à ce sujet. Beaucoup plus de navires de croisière passent par l'Arctique. Comment ce trafic influe-t-il sur la vie locale?

Essentiellement, nous nous concentrons sur la sécurité dans la région arctique et sur le rôle de la Garde côtière pour s'assurer que la sécurité se fait de manière appropriée. Nous voulons également nous assurer que les habitants de la région ont leur mot à dire relativement à cette sécurité, et que leur mode de vie est pris en considération dans le processus.

Nous savons également que la pêche est une question importante dans votre région. Tous les membres du comité viennent de circonscriptions de la côte Est dont l'activité principale est, d'une façon ou d'une autre, la pêche; cette industrie ne nous est donc pas étrangère. Nous savons que c'est important pour vous. Nous avons entendu des discussions sur les

or lack of it, I should say; and we are looking forward again today to hearing your views on those issues.

We are here to listen, and as a result of our listening we will prepare a report and publish it at a later date.

We want to welcome first today the Honourable Peter Kilabuk who is the Member of the Legislative Assembly for Pangnirtung and the Speaker of the Nunavut Legislature.

Mr. Speaker, welcome. We have not visited the legislature yet. We hope to make time tomorrow morning to see it because we understand it is a beautiful building and we want to have a look at it.

Minister and Mr. Speaker, please proceed.

Hon. Peter Kilabuk, Member of the Legislative Assembly for Pangnirtung, Speaker of the Legislative Assembly of Nunavut: First of all, I welcome you to my beautiful community of Pangnirtung, and likewise, everybody around the table and the staff that have traveled to Pangnirtung with you.

I will start by raising a couple of issues that I feel are important and worth mentioning. I understand and know that many more issues will be raised with you, and have been raised already.

One comment you made about the fisheries and its development is critical to Pangnirtung, as you will probably hear from presenters following me. I will start with the fisheries development and some of the unfair distribution of quotas that we have seen which have negative impacts on our development of fisheries, resources, capabilities and our participation in the growing fisheries industry.

Since Pangnirtung has developed its own chartered fisheries and is now successfully competing in the world market despite its small size, Pangnirtung has become dependent on turbot quotas, which are critical for its success and its future. It first started locally with on-the-ice winter fisheries, gradually increasing its participation in the offshore fisheries. Now considered a huge success in Nunavut through its only European certified fisheries plant in Nunavut, it is considered to be a model enviable to all involved in inshore and offshore fisheries. It has partners both locally in Nunavut and outside of Nunavut, negotiating its own contracts and deals.

I will convey a message that needs to be said because I firmly, strongly stand behind the groups involved in the fisheries. Our message to the Department of Fisheries and Oceans, DFO, is that we want our fair share of the turbot quotas from our adjacent waters. We want quotas to be distributed fairly, and for us to be recognized as full participants and responsible caretakers of our adjacent waters and resources.

quotas et les nouvelles initiatives de coopération; nous avons entendu des témoignages sur l'infrastructure ou le manque d'infrastructure, devrais-je dire; et, aujourd'hui encore, nous avons hâte de connaître votre point de vue sur ces questions.

Nous sommes ici pour vous écouter et, à la lumière de ce que nous aurons entendu, nous préparerons un rapport et le publierons à une date ultérieure.

Nous souhaitons la bienvenue à l'honorable Peter Kilabuk, membre de l'Assemblée législative pour Pangnirtung et Président de l'Assemblée législative du Nunavut.

Monsieur le président, bienvenue. Nous n'avons pas encore visité l'assemblée législative. Nous espérons avoir le temps demain matin de la visiter parce que nous avons entendu dire que c'est un beau bâtiment, et nous voulons y jeter un coup d'œil.

Monsieur Kilabuk, vous avez la parole.

L'honorable Peter Kilabuk, membre de l'assemblée législative pour Pangnirtung, Président de l'Assemblée législative du Nunavut : Tout d'abord, je vous souhaite, à vous et à tout le monde autour de la table, y compris le personnel qui vous accompagne, la bienvenue dans ma belle communauté de Pangnirtung.

Je vais commencer en soulevant quelques questions que je juge importantes et dignes de mention. Je comprends et je sais qu'on soulèvera et qu'on a déjà soulevé de nombreuses autres questions.

Comme vous l'avez dit dans vos observations, la pêche et le développement de cette industrie sont essentiels pour Pangnirtung, et vous l'entendrez probablement de la bouche des témoins qui me suivront. Je vais commencer par le développement de la pêche et parler un peu de la répartition inéquitable des quotas, ce qui a une incidence négative sur le développement de notre secteur des pêches, la mise en valeur de nos ressources, le développement de nos capacités ainsi que notre participation à l'industrie croissante de la pêche.

Étant donné que Pangnirtung a développé sa propre industrie de la pêche affrétée et qu'elle soutient maintenant avec succès la concurrence sur le marché mondial malgré sa petite taille, la région est devenue tributaire des quotas de flétan noir, qui sont essentiels à sa réussite et à son avenir. Nous avons d'abord commencé localement avec la pêche hivernale sur glace, pour graduellement accroître notre participation aux pêches hauturières. Considérée maintenant comme un énorme succès au Nunavut puisque qu'on y trouve la seule usine de pêche d'homologation européenne, la région de Pangnirtung est un modèle enviable aux yeux de tous ceux qui participent aux pêches côtières et hauturières. Pangnirtung compte des partenaires aussi bien à l'échelle locale au Nunavut qu'à l'extérieur du Nunavut, et négocie ses propres contrats et transactions.

Je vais transmettre un message qui s'impose parce que j'appuie fermement les groupes qui s'adonnent à la pêche. Notre message au ministère des Pêches et des Océans, le MPO, c'est que nous voulons notre juste part des quotas de flétan noir dans nos eaux adjacentes. Nous voulons que les quotas soient répartis de façon équitable et qu'on nous reconnaisse comme des participants à part entière et des gardiens responsables de nos eaux adjacentes et de nos ressources.

I will give you a view of some of the problems at the root of our problems in Nunavut in not getting some or most of the resources Nunavut rightfully deserves.

I do not sit here in front of you to offend anybody around the table, chair, but it needs to be said. When DFO ignores the Nunavut share of allocations it rightfully deserves from its own and adjacent waters, and when DFO, through the minister's office gives it to its constituents down South, it is shamefully felt hard up here because we know who the rightful recipients ought to be.

As you have probably seen already for yourself within your short stay, we do not have many other economic opportunities such as agriculture, mining, lumber and so on that the other provinces and territories have as options.

To make matters worse, chair, our territorial government has no control of its own resources, royalties or revenue. We lack participation on all fronts. Instead, our resources are controlled by those from the South with southern interests and southern constituents. With royalties and benefits being recognized only by the federal government, it has become obvious to us that when opportunities arise where Nunavut can benefit from its rightful resources, for whatever reasons — unknown reasons — past history has shown that, depending on where the minister responsible for DFO is from at the time, we tend to see the resources being allocated to the minister's constituents. To us, this practice is unfair, and it has caused real hardships and difficulties as we want to be full participants of our developing fisheries.

Before I proceed, Mr. Chair, for technical purposes, let me ask how much time you will give me to present a couple more items?

The Chair: I am sure we have the time for you to go through a couple more items.

Mr. Kilabuk: As I said, I am sure others will present other issues to you so I will leave the fisheries issue at that. I hope that our message can be delivered that the current practice of distributing turbot quotas is not seen to be fair in Nunavut. We still fail to receive a quota allocation that we feel is rightfully ours because of our adjacency to our waters and resources.

On another matter, chair, I know I may be opening a new can of worms, but a couple of days ago I was listening to the radio where the DFO Minister, in consultation with Nunavut Wildlife Management Board, NWMB — if he receives the support of NWMB — is considering listing the Cumberland Sound beluga under the Species at Risk Act.

Chair, as the MLA for Pang, and as a former DFO representative, I strongly feel that Inuit up to now have been wrongly targeted as the group of people responsible for the near depletion of our whales. They were depleted by the different

Je vais vous donner une idée de certains des facteurs à l'origine de nos difficultés parce que le Nunavut n'obtient pas une partie ou la majeure partie des ressources qui lui reviennent de droit.

Je ne suis pas ici pour offenser qui que ce soit, monsieur le président, mais il faut le dire. Lorsque le MPO fait fi de la part du Nunavut dans les répartitions qui lui reviennent à juste titre dans ses propres eaux et dans les eaux adjacentes, et lorsque le MPO, par le biais du cabinet du ministre, donne les quotas à ses électeurs du Sud, c'est un coup très dur pour nous parce que nous savons qui sont ceux qui devraient en être les vrais bénéficiaires.

Comme vous l'avez probablement constaté durant votre court séjour, contrairement aux autres provinces et territoires, nous n'avons pas beaucoup d'autres possibilités économiques comme l'agriculture, l'exploitation minière, le bois d'œuvre, et cetera.

Pour aggraver les choses, monsieur le président, notre gouvernement territorial n'a aucun contrôle sur ses propres ressources, redevances ou recettes. Nous manquons de participation sur tous les fronts. Nos ressources sont plutôt contrôlées par des représentants du Sud, guidés par les intérêts des électeurs du Sud. Étant donné que les redevances et les bénéfices ne sont reconnus que par le gouvernement fédéral, il est devenu évident à nos yeux que chaque fois que de nouvelles possibilités se présentent au Nunavut et permettent à ses habitants de bénéficier de leurs ressources, pour une raison ou pour une autre — que l'on ignore — l'histoire montre que, selon la provenance du ministre responsable du MPO à ce moment, les ressources ont tendance à être réparties au profit des électeurs du ministre. Pour nous, cette pratique n'est pas juste, et elle a causé de véritables difficultés car nous voulons participer pleinement au développement de notre industrie de la pêche.

Avant de continuer, monsieur le président, pour des raisons techniques, j'aimerais savoir de combien de temps je dispose pour présenter quelques autres points.

Le président : Je suis sûr que nous avons le temps pour vous laisser le faire.

M. Kilabuk : Comme je l'ai dit, je suis sûr que d'autres témoins vous présenteront d'autres questions, donc je n'en dirai pas plus sur la question des pêches. J'espère que notre message pourra être transmis, à savoir que la pratique actuelle de la répartition des quotas de flétan noir n'est pas considérée équitable au Nunavut. À notre avis, nous ne recevons toujours pas les quotas qui nous reviennent selon le principe de contiguïté de nos eaux et de nos ressources.

Dans un autre ordre d'idées, monsieur le président, je sais que je risque d'ouvrir la boîte de Pandore, mais il y a quelques jours, j'ai appris à la radio que le ministre du MPO, en consultation avec le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut, le CGRFN — s'il reçoit l'appui du CGRFN —, envisage d'inclure le béluga de la baie Cumberland dans la portée de la Loi sur les espèces en péril.

Monsieur le président, en tant que membre de l'assemblée législative pour Pangnirtung, et ancien représentant du MPO; je crois fermement que les Inuits jusqu'à présent ont été accusés à tort d'être responsables de la quasi-extinction de nos baleines.

countries, Canada included, who did the commercial whaling in the late 1800s to the early 1900s. I hope I can be clear in stating that I have never been involved, nor have I heard of any efforts by DFO to look at who was responsible for the near depletion of our beluga stocks at that time. I am glad to say that I have confidence in the traditional knowledge that has been shared with me that our whale populations have increased greatly since then.

When I heard the radio announcement, I quickly checked the DFO website, and learned that the Inuit are listed on the website as the group of people responsible for the reduced numbers of whales. I do not believe that is the case, chair. It has never been studied, according to the information shared with us, and I feel strongly that the people I represent have been accused wrongfully for overhunting our marine stocks. I do not believe there is overhunting today, chair. Also, it has never been mentioned to us what the numbers of whales are supposed to be in the stocks that they are considering listing under the Species at Risk Act.

The quotas we have today are quotas we imposed upon ourselves in stopping our own hunts because you will not find a DFO enforcement officer in our community. The laws imposed on us are ones we are enforcing ourselves. That is how responsible my constituents have been since the first quotas were applied here in Pangnirtung. However, the people I represent receive no recognition. Sadly, today, they are paid with further threats of lowering the quotas or, as we have seen in the last couple of days, they are threatened with listing them under the Species at Risk Act.

Last year, this past winter, at a general public meeting, it was reported to us that Inuit Quajimajatuqangit, IQ, Inuit traditional knowledge, was right, and that our beluga numbers were not as low as reportedly thought by DFO. Now, we learn that they are telling a different message again. They want to list them under the species at risk, for whatever reason. As you can probably imagine, there appears to be disconnect with the different messages shared with us, and we would like to help set the record straight.

Justice would be done if DFO would name the countries, Canada included, responsible for having reduced the numbers greatly because only then will we learn what the population of beluga whales is supposed to be and the real countries and participants who were responsible for depleting their numbers.

We view ourselves as one of your greatest allies. As an example, the one I shared, we enforce your own laws upon ourselves. I give a lot of credit to my constituents because probably that is not communicated enough to the world.

Différents pays, y compris le Canada, se sont adonnés au commerce des baleines, de la fin des années 1800 jusqu'au début des années 1900. J'espère mettre les choses au clair en disant que je n'ai jamais participé à une étude sur le sujet, et je n'ai jamais entendu dire que le MPO faisait des efforts pour déterminer qui a été responsable de la quasi-extinction de nos stocks de bélugas à l'époque. Je suis heureux de vous dire que je fais confiance aux connaissances traditionnelles que l'on m'a transmises et selon lesquelles le nombre de baleines aurait considérablement augmenté depuis.

Lorsque j'ai entendu l'annonce à la radio, je me suis empressé de vérifier le site web du MPO et j'ai appris que les Inuits sont les responsables de la réduction du nombre de baleines. Je ne crois pas que ce soit le cas, monsieur le président. Ce sujet n'a jamais fait l'objet d'une étude, d'après l'information dont on nous a fait part, et je crois fermement que les gens que je représente ont été accusés à tort d'avoir chassé à outrance nos ressources marines. Je ne crois pas qu'on assiste aujourd'hui à une chasse excessive, monsieur le président. De plus, on ne nous a jamais informés du nombre de baleines que nous sommes censés avoir dans les stocks pour expliquer pourquoi on envisage de les inclure dans la portée de la Loi sur les espèces en péril.

Les quotas que nous avons aujourd'hui, c'est nous-mêmes qui nous nous les sommes imposés pour mettre à fin à nos chasses; à preuve, vous ne trouverez pas un seul agent d'exécution de la loi du MPO dans notre communauté. Nous appliquons nous-mêmes les lois qui nous ont été imposées. Voilà à quel point mes électeurs sont responsables depuis que les premiers quotas sont entrés en vigueur ici, à Pangnirtung. Toutefois, les personnes que je représente ne reçoivent aucune reconnaissance. Malheureusement, à l'heure actuelle, tout ce qu'elles reçoivent en échange, ce sont d'autres menaces de réduire les quotas ou, comme nous l'avons vu ces derniers jours, des menaces de les assujettir à la Loi sur les espèces en péril.

L'année dernière, plus précisément l'hiver dernier, à une assemblée publique générale, on nous a déclaré que les Inuit Quajimajatuqangit, IQ, c'est-à-dire les connaissances traditionnelles des Inuits, étaient exactes, et que le nombre de nos bélugas n'était pas aussi bas que ce qui avait été prévu par le MPO. Maintenant, nous apprenons que le ministère change son fusil d'épaule encore une fois. Il veut les inscrire dans la liste des espèces en péril, pour une raison quelconque. Comme vous pouvez probablement l'imaginer, il semble y avoir un écart entre les différents messages qui nous sont transmis. Voilà pourquoi nous aimerions aider à mettre les choses au clair.

Justice serait rendue si le MPO nommait les pays, dont le Canada, responsables d'avoir réduit considérablement le nombre parce que ce n'est qu'à ce moment-là que nous saurons ce que la population des bélugas est censée être et quels sont les pays et les participants vraiment responsables de leur diminution.

Nous nous considérons comme l'un de vos plus grands alliés. À titre d'exemple, comme je l'ai mentionné, nous appliquons vos lois nous-mêmes. Je fais beaucoup d'éloges à l'égard de mes électeurs parce que c'est quelque chose qu'on n'entend probablement pas assez.

Lastly, I want to share with you that our Inuit traditional knowledge still lacks participation. There is lot of Inuit traditional knowledge within the elders today. That knowledge can help with the work needed in identifying the populations of beluga whales, and who is responsible for the great reductions of our once healthy, unthreatened species.

I believe it is simple. The wrong group of people has been targeted as responsible for the reduced numbers of our whales. Today, the countries who once nearly depleted our population of whales are probably looking at us, maybe sometimes laughing at Canada and the Inuit when the Inuit are told, you are irresponsible; you are killing your own populations, when, in fact, we, as Inuit, are caretakers of our resources, land and marine waters, trying to preserve our populations for our generations to come.

I will leave it at that.

Senator Robichaud: Mr. Speaker, when we came in February to meet with you and were looking at how we could use the three languages — French, English and Inuktitut — in the Senate Chamber in Ottawa, we had successful meetings with you and your colleagues.

[Translation]

The Rules Committee submitted its report to the Senate and we are going to do everything possible to have interpretation available into English and French, from Inuktitut, that is, so that Senators Willie Adams and Charlie Watt can address the Senate of Canada in Inuktitut from time to time.

I thank you for your cooperation, because when we came, it was that cooperation that made the committee members react as they did.

[English]

You say that the number of belugas is not diminishing, but other people say they are. Would there be an effect of the marine traffic through the areas here when ships travelled through, especially with the mine that was active in Nanisivik, Arctic Bay? Now, the traffic has gone down from what I hear, but we are told with the ice is melting at a lot faster rate than we expected, that the Northwest Passage will open up and there will be a lot more marine traffic going through. Is that a concern to you and to your points about the belugas?

Mr. Kilabuk: I lack the knowledge and depth of information because I have not come across much research being done for the opening of the Northwest Passage. Having lived only on the southern part of Baffin, and with the hunting activities that I partake in as a community member, I am not in a good position at all to give a good indication if that would cause me immediate concern, knowing the seasonal migration of our beluga into the Cumberland Sound area and Clearwater Fjord, which is a specific area of waters where the beluga go to give birth annually. For that reason, I am not in a good position at all to indicate if that

En dernier lieu, je veux vous dire que les connaissances traditionnelles des Inuits ne sont toujours pas suffisamment mises à profit. Aujourd'hui, on retrouve beaucoup de connaissances traditionnelles chez les aînés. Ce savoir peut contribuer au travail nécessaire pour identifier les populations de bélugas et déterminer les responsables de la réduction massive d'une espèce jadis en santé et non menacée.

Je crois que c'est simple. On a accusé le mauvais groupe de personnes comme étant responsable de la diminution du nombre de nos baleines. Aujourd'hui, les pays qui ont presque épuisé notre population de baleines nous regardent, peut-être parfois en riant du Canada et des Inuits, lorsqu'on accuse les Inuits d'être irresponsables et de tuer leurs propres ressources alors qu'en fait, nous, les Inuits, sommes les gardiens de nos ressources, de nos terres et de nos eaux, tout en essayant de les préserver pour les générations à venir.

Je vais m'en tenir à cela.

Le sénateur Robichaud : Monsieur Kilabuk, lorsque nous sommes venus en février pour vous rencontrer et essayer de déterminer comment nous pourrions utiliser les trois langues — le français, l'anglais et l'inuktitut — au Sénat, à Ottawa, nous avons eu des réunions fructueuses avec vous et vos collègues.

[Français]

Le Comité du Règlement a présenté son rapport au Sénat et nous allons faire tous les efforts pour que l'interprétation soit disponible en anglais et en français, c'est-à-dire à partir de l'inuktitut, afin que les sénateurs Willie Adams et Charlie Watt puissent, dans certaines occasions, parler l'inuktitut au Sénat du Canada.

Je vous remercie pour votre coopération, parce que lorsque nous sommes venus, c'est ce qui a décidé les membres du comité d'agir ainsi.

[Traduction]

Vous dites que le nombre de bélugas ne diminue pas, mais d'autres personnes disent le contraire. Le trafic maritime dans la région aurait-il un effet là-dessus, surtout à cause de la mine qui était active à Nanisivik, dans la baie de l'Arctique? Le trafic a maintenant diminué, d'après ce que je crois comprendre, mais on nous a dit que la glace fond beaucoup plus rapidement que prévu, qu'on assistera à l'ouverture du passage du Nord-Ouest et qu'il y aura beaucoup plus de trafic maritime. Est-ce que cela vous préoccupe, à la lumière de vos observations sur les bélugas?

M. Kilabuk : Je n'ai pas assez d'informations ni de connaissances parce que je ne suis pas tombé sur beaucoup de résultats de recherche sur l'ouverture du passage du Nord-Ouest. Ayant vécu seulement dans la partie sud de Baffin, et dans le cadre de mes activités de chasse en tant que membre de la communauté, je ne suis pas du tout bien placé pour dire si cela me causerait une préoccupation immédiate; je suis au courant de la migration saisonnière de nos bélugas dans la région de la baie Cumberland et du fjord Clearwater, zone précise où les bélugas donnent naissance tous les ans. Pour cette raison, je ne suis pas du

increased traffic would cause me or my constituents an alarm at this time, probably because we have concentrated our efforts on much closer issues within our community.

[Interpretation]

Senator Adams: I have a question about the division 0B allocation quotas. We hear over and over, we want to support the Inuit communities in getting the quotas in 0B."

We supported you with respect to the 1,900-tonne quota, and they responded to us the same way as they responded to you. We lobbied for you, but we were not successful. As an Inuk senator, I always speak for the Inuit communities and try to represent their concerns. Hopefully, the quota allocations, and the new ones that may come out, will be directed to Nunavut.

I will turn my attention now to the beluga issue. It is the first I have heard about the beluga whales being threatened. We have not heard that yet in Ottawa.

A year ago, perhaps, DFO appeared before the committee. We asked whether they had done any studies on the beluga whales in Hudson Bay, Cumberland Sound and the Beaufort Sea. We asked how many studies they had done on the different stocks. Their response, if I remember, was that it was the same — no decrease and no increase.

The DFO estimate of the number of beluga whales in Hudson Bay was between 25,000 and 28,000. Around Tuktoyaktuk and the Beaufort Sea, they expected 39,000. What is the latest figure they are quoting? What stocks and what numbers are they estimating now? This is DFO I am talking about. Perhaps DFO is being pressured by the Americans because the Americans have been imposing their polar bear hunt moratorium. Are they only supporting the new politics from the Americans? Now the belugas will be threatened. Are they being led by the Americans?

We have no quotas on belugas in the communities on Baffin Island. What is the stock number that you have estimated in your Nunavut waters? Are you aware, or have you any information on, what the stock estimation is to this day on beluga whales in your region? For instance, are their numbers being depleted? Are people able to verify that?

Mr. Kilabuk: As for the number of stock in Baffin Island and the beluga numbers, I cannot give you that. In Pangnirtung we have a quota and other communities do not have a quota. They have imposed a quota on Pangnirtung. It is difficult to come out and state an estimated number. We have a quota of 35 to 40 in Pangnirtung. This winter, we were informed, and we were happy to learn, that the traditional knowledge of Inuit had proven correct, that belugas were in fact increasing. We were very happy to learn this validation of Inuit traditional knowledge. Then

tout bien placé pour indiquer si le trafic accru ferait retentir, chez moi ou chez mes électeurs, un signal d'alarme à ce stade-ci, probablement parce que nous avons concentré nos efforts sur des questions beaucoup plus pertinentes pour notre communauté.

[Interprétation]

Le sénateur Adams : J'ai une question sur l'allocation des quotas dans la division 0B. On nous dit sans cesse : « Nous voulons appuyer les communautés inuites dans leurs efforts pour obtenir les quotas dans la division 0B. »

Nous vous avons appuyés relativement au quota de 1 900 tonnes, et on nous a dit la même chose qu'à vous. Nous avons fait du lobbying pour vous, mais en vain. En tant que sénateur inuit, je parle toujours pour les communautés inuites et j'essaie de représenter leurs préoccupations. Il est à espérer qu'on accordera, à l'avenir, au Nunavut les quotas en question et les nouveaux qui pourraient en découler.

Je vais passer maintenant à la question des bélugas. C'est la première fois que j'entends dire que les bélugas sont menacés. Nous n'en avons pas encore eu vent à Ottawa.

Il y a peut-être un an, des représentants du MPO ont comparu devant le comité. Nous leur avons demandé s'ils avaient des études sur les bélugas dans la baie d'Hudson, la baie Cumberland et la mer de Beaufort. Nous avons demandé combien d'études ils avaient réalisées sur les différents stocks. Leur réponse, si je me souviens, c'était que les nombres étaient les mêmes — ni plus, ni moins.

D'après les estimations du MPO, le nombre de bélugas dans la baie d'Hudson varie entre 25 000 et 28 000. Autour de Tuktoyaktuk et dans la mer de Beaufort, on en prévoyait 39 000. Quels sont les derniers chiffres du ministère? Quelles sont ses estimations actuelles sur les stocks? Je parle du MPO. Peut-être que le ministère subit des pressions de la part des Américains parce que ces derniers imposent un moratoire sur la chasse à l'ours polaire. Le MPO appuie-t-il uniquement les nouvelles politiques des Américains? Maintenant les bélugas seront menacés. Le ministère est-il influencé par les Américains?

Nous n'avons pas de quotas sur les bélugas dans les communautés de l'île de Baffin. Combien en évaluez-vous dans les eaux du Nunavut? Êtes-vous au courant du nombre estimatif actuel de bélugas dans votre région, ou avez-vous des renseignements là-dessus? Par exemple, observe-t-on une réduction de leur nombre? Y a-t-il des gens qui vérifient cette information?

M. Kilabuk : Pour ce qui est des stocks dans l'île de Baffin et du nombre de bélugas, je ne saurais le dire. À Pangnirtung, nous avons un quota, alors que d'autres communautés n'en ont pas. On nous a imposé un quota. Il est difficile de donner un nombre estimatif. À Pangnirtung, nous avons un quota de 35 à 40. Cet hiver, nous avons appris avec joie que les connaissances traditionnelles des Inuits se sont avérées exactes, à savoir que le nombre de bélugas était en train d'augmenter en réalité. Nous étions très heureux d'apprendre cette validation des connaissances

yesterday, I heard that the belugas are now being threatened and that they may have to impose quotas. It will be difficult for the people that I represent if they impose a quota on us now.

I cannot say to you exactly how many belugas are in this area. The hunters and trappers will be here. They can give you an estimate much better than I.

[English]

Mr. Chair, I failed to mention an idea I had regarding what we view as unfair distribution of turbot quota from our adjacent waters when it is left to the minister responsible of the day. Maybe the federal government would look at setting or laying down a plan that looks at multiple years for the fisheries development, and setting certain percentages of what the Nunavut fishers will receive on an annual basis or, depending on the quota allocation that will be distributed. If it is increased in division 0A or division 0B, then I strongly believe a concrete plan should be laid which identifies the percentage that Nunavut will receive. When it is left to the minister of the day who is responsible, it is totally at the minister's discretion which constituents the minister will give it to in the Atlantic Provinces, as we still see today. As you have probably heard, we have a couple of fine examples of that happening this past winter.

The Chair: I want to underline what Senator Adams has said. I think I can speak for the members of the committee when we say that we believe in the principle of adjacency, and that the stocks should be primarily for the people who have those stocks off their shores. We are interested in the proposal that you have put forward, and we can reflect on that. I think that all of us agree that you should benefit — the people who have that resource off their shore should benefit from it. As a matter of fact, as Senator Adams reminds us, that recommendation has been in previous Senate committee recommendations, and I do not know if we can take any credit for that, but we are happy to see it happening. We hope that the pattern progresses.

Senator Hubley: Mr. Kilabuk, my question is reflective of the question of Senator Adams. If supported by the NWMB, will the Minister of Fisheries present any research or traditional history to support declaring the Cumberland Sound beluga a species at risk?

Mr. Kilabuk: As I indicated earlier, I have limited information. Right now, the DFO minister is looking for support from NWMB. It was publicly mentioned over the regional radio that even if he does not receive the support he needs from NWMB to list the Cumberland Sound beluga under the Species at Risk Act, he will pursue further the possibility of listing the beluga under the Species at Risk Act. Obviously, from the little information I have received, the DFO minister of the day is content in seeing the Cumberland Sound beluga being listed. However, as I said

traditionnelles des Inuits. Puis hier, j'apprends que les bélugas sont maintenant menacés et qu'on pourrait imposer des quotas. Les gens que je représente auront beaucoup de mal si on nous impose un quota maintenant.

Je ne peux pas vous dire exactement combien de bélugas on retrouve dans la région. Les chasseurs et les trappeurs viendront comparaître. Ils pourront vous donner une meilleure estimation que moi.

[Traduction]

Monsieur le président, j'ai oublié de vous faire part d'une idée relativement à ce que nous estimons être une répartition inéquitable des quotas de flétan noir dans nos eaux adjacentes s'il n'en tient qu'au ministre responsable de l'heure. Le gouvernement fédéral pourrait peut-être envisager d'établir ou d'élaborer un plan pluriannuel pour le développement des pêches et fixer certains pourcentages de ce que les pêcheurs du Nunavut recevront sur une base annuelle ou selon l'allocation des quotas. Si on augmente les quotas dans la division 0A ou la division 0B, alors je crois fermement qu'il faudra élaborer un plan concret qui détermine le pourcentage qui reviendra au Nunavut. S'il n'en tient qu'au ministre responsable de l'heure, c'est lui qui déterminera, à son entière discrétion, quels électeurs auront les quotas dans les provinces de l'Atlantique, comme c'est toujours le cas aujourd'hui. Comme vous l'avez probablement entendu, nous avons eu de beaux exemples l'hiver passé.

Le président : Je veux souligner ce que le sénateur Adams a dit. Je pense que je peux parler pour les membres du comité quand nous affirmons que nous croyons au principe de la contiguïté et que les stocks devraient revenir principalement aux gens qui vivent sur les côtes où se trouvent ces ressources. Nous trouvons votre proposition intéressante, et nous pourrions y réfléchir. Je crois que nous sommes tous d'accord pour dire que vous devriez bénéficier de cette ressource — c'est-à-dire les personnes qui disposent de cette ressource au large de leurs côtes. En fait, comme le sénateur Adams nous l'a rappelé, cette recommandation figure parmi celles que le comité sénatorial avait faites précédemment, et je ne sais pas si nous pouvons nous en accorder le mérite, mais nous sommes heureux de constater que c'est ce qui se passe. Nous espérons que le modèle progressera.

Le sénateur Hubley : Monsieur Kilabuk, ma question s'inscrit dans la lignée de celle du sénateur Adams. Si le CGRFN accorde son appui, le ministre des Pêches présentera-t-il une recherche ou une connaissance traditionnelle pour appuyer la déclaration selon laquelle le béluga de la baie Cumberland est une espèce en péril?

M. Kilabuk : Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, les renseignements dont je dispose sont limités. À l'heure actuelle, le ministre du MPO cherche à obtenir l'appui du CGRFN. On a publiquement mentionné à la radio régionale que même si le ministre ne reçoit pas l'appui dont il a besoin de la part du CGRFN pour inscrire le béluga de la baie Cumberland dans la Loi sur les espèces en péril, il poussera ses efforts plus loin. Évidemment, d'après l'information limitée dont je dispose, le ministre actuel du MPO est satisfait de voir le béluga de la baie

earlier also, last year we were led to believe by the same department that our population of belugas was not in the low numbers they previously thought them to be.

Senator Hubley: You have a quota now of 35 to 40. Have you had any difficulty in reaching that quota?

Mr. Kilabuk: Not at all: As a matter of fact, the quota these days is reached within 24 hours if that long.

Senator Hubley: I have one other question on pollution and how it might affect not only the belugas but other animals as well. Is there any indication from the perspective of your people or the DFO of pollutants such as mercury that might affect the belugas or other marine species?

Mr. Kilabuk: Over a number of years, DFO has undertaken studies to look also at contaminants in the whales. I believe those studies are readily available from DFO. I do not have a good indication as to the level of contaminants that have been found in the whales. However, to broaden your question, the people that hunt at a certain end of the Cumberland Sound area see a lot of debris that may have been overthrown by ships, by fishing vessels, as we see a lot of shrimp nets and floats along the shoreline at the far end of our Cumberland Sound area. So a lot of garbage is being dumped in our waters and is reaching our lands.

Senator Cochrane: Thank you, Mr. Speaker, for appearing. We appreciate having such a large audience as well. I think the audience is an indication of how the community feels toward their issues and how they feel towards other issues that are not well met.

I begin by saying that I totally understand what you said when about elders not being given the opportunity to give the advice. We have heard from many of your elders as we have traveled along the coast and we have heard from them. I personally think that elders need to be consulted because they have so much history, knowledge and good advice to share. I think that you should pursue that, and I appreciate the elders that are here, and their advice definitely should be taken into consideration.

I want to ask you about infrastructure. In many of the communities that we visited, we have been told about the need for infrastructure for ports, for breakwater and for docks, and we have seen the need for ourselves, firsthand. I want to hear your thoughts on the local infrastructure. What is needed here and what would a port mean for your community?

Mr. Kilabuk: What would a port mean to my community? To the fishermen, hunters and everybody who take part in similar activities, it means a lot. I had listed in my closing remarks that I appreciate, and thank the DFO and the federal government for, the announcement of the \$8 million funding for the breakwater that will be constructed here in Pang. Our appreciation goes to the federal government and the department responsible because it means a lot to the community. As it is now, our fishermen lack access to offloading their catch. Likewise, they

Cumberland inscrit à la liste des espèces en péril. Toutefois, comme je l'ai également évoqué tout à l'heure, l'année dernière, le même ministère nous a laissés croire que notre population de bélugas n'était pas aussi faible que ce qu'il pensait.

Le sénateur Hubley : Vous avez maintenant un quota de 35 à 40. Avez-vous eu du mal à atteindre ce quota?

M. Kilabuk : Non, pas du tout : en fait, ces temps-ci, le quota est atteint en 24 heures, sinon moins.

Le sénateur Hubley : J'ai une autre question sur la pollution et comment elle peut toucher non seulement les bélugas, mais aussi d'autres animaux. Y a-t-il des indications, du point de vue de vos gens ou du MPO, sur les polluants comme le mercure qui pourraient nuire aux bélugas ou à d'autres espèces marines?

M. Kilabuk : Au fil des ans, le MPO a entrepris des études pour examiner les contaminants ingurgités par les baleines. Je crois qu'on peut facilement obtenir ces études auprès du MPO. Je n'ai pas une bonne idée du niveau de contaminants que l'on a trouvé dans les tissus des baleines. Toutefois, pour élargir votre question, les gens qui chassent au bord de la baie Cumberland constatent beaucoup de débris qui pourraient avoir été jetés de navires ou de bateaux de pêche; nous observons beaucoup de filets de crevettes et de flotteurs le long du littoral, à l'autre bout de la baie Cumberland. On jette beaucoup d'ordures dans nos eaux et elles se retrouvent sur nos rives.

Le sénateur Cochrane : Merci, monsieur le Président, de votre comparution. Nous sommes également heureux d'avoir un auditoire aussi nombreux. Je crois que c'est signe de l'intérêt que porte la communauté envers les questions qui la touchent et envers d'autres qui ne sont pas bien reçues.

D'entrée de jeu, je tiens à préciser que je vous comprends parfaitement quand vous dites que les aînés n'ont pas l'occasion de donner des conseils. Nous avons entendu bon nombre de vos aînés durant notre voyage le long de la côte. Je crois personnellement qu'il faut consulter les aînés parce qu'ils représentent une source d'expériences, de connaissances et de conseils judicieux. À mon avis, vous devriez envisager cette option, et je suis reconnaissante envers les aînés qui sont ici. Leurs conseils doivent absolument être pris en considération.

Je veux vous poser des questions sur l'infrastructure. Dans bien des communautés que nous avons visitées, on nous a parlé de la nécessité d'avoir une infrastructure pour les ports, les brise-lames et les quais, et nous en avons fait le constat de nos propres yeux. J'aimerais connaître votre avis sur l'infrastructure locale. De quoi avez-vous besoin ici, et que représenterait un port pour votre communauté?

M. Kilabuk : Que représenterait un port pour ma communauté? Pour les pêcheurs, les chasseurs et tout le monde qui prend part à des activités semblables, c'est très important. J'ai dit dans ma conclusion que je vous suis reconnaissant, et je remercie le MPO et le gouvernement fédéral d'avoir annoncé le financement de 8 millions de dollars pour le brise-lames qui sera construit ici, à Pang. Nous sommes reconnaissants envers le gouvernement fédéral et le ministère responsable parce que c'est d'une grande importance pour la communauté. À l'heure actuelle,

are not able to load their boats for their fishing activities depending on the tide, because our tides here are one of the fastest in all of Baffin, and the highest tides in all of Baffin. So only about half the day is the clear breakwater accessible because of the tides, and most times it is not accessible; it is accessible only for limited hours each day. So the funding for the breakwater will mean a lot to our community. I have also heard, as a Member of the Legislative Assembly in Iqaluit, that there is a loud cry for facilities throughout the territory.

The Chair: To underline that, we have heard that too and we had a good meeting last night in Qikiqtarjuaq about the same issue, and we are dismayed that there is so little in terms of infrastructure in Nunavut. All of us come from fishing communities and all those communities have wharves and breakwaters. Some are repaired, some are replaced. Yet, there are communities here who do not have one yet. So we are cognizant of that issue and we feel that the treatment has been abysmal and we will reflect on that.

Mr. Speaker, thank you for coming before us and giving us your personal thoughts and proposals. We thank you for being so frank with us and so full with your time.

I now call the Deputy Mayor of Pangnirtung and Ron Mongeau, the Senior Administrative Officer.

Welcome, Mr. Deputy Mayor. Please proceed.

[Interpretation]

Adamie Komoartok, Deputy Mayor, Municipality of Pangnirtung: On my right hand is our secretary-treasurer. We represent the municipality, and we are happy that you arrived here to speak to us or listen to us. These issues that we will talk about are important, especially in terms of climate change at this time. I am happy that you are here to listen to us. I will speak English so we can understand each other much better.

[English]

The Inuit of Baffin Island face a number of important challenges in our attempts to gain greater control over our economic destiny. The physical realities of this region, including its isolation, limited population base, and harsh climate largely preclude the growth of commercial agriculture and manufacturing. As a result, most attention has been focused on the exploitation of the region's diverse natural resource base. In the past, these resources have created few sustainable linkages with the local economy and have generated little in the way of long-term local employment. This situation has changed with the evolution of the Pangnirtung fishery.

nos pêcheurs manquent d'accès pour décharger leurs prises. Dans le même ordre d'idées, ils ne sont pas en mesure de charger leurs navires dans le cadre de leurs activités de pêche parce que nos marées ici sont parmi les plus rapides de toute l'île de Baffin et les plus hautes dans la toute la région. Par conséquent, le brise-lames n'est accessible que la moitié de la journée en raison des marées, et la plupart du temps, il n'est pas accessible; il n'est accessible que pour un nombre limité d'heures chaque jour. Donc, le financement destiné au brise-lames sera très important pour notre communauté. J'ai également entendu dire, en tant que membre de l'Assemblée législative à Iqaluit, qu'il y a un manque criant d'installations sur tout le territoire.

Le président : Je tiens à souligner que nous avons, nous aussi, entendu ce message. Nous avons eu droit à une réunion intéressante hier soir, à Qikiqtarjuaq, sur la même question. Nous sommes étonnés de voir qu'il y a si peu en matière d'infrastructure au Nunavut. Nous venons tous de communautés de pêche où l'on trouve des quais et des brise-lames. Certains sont réparés, d'autres sont remplacés. Pourtant, il y a des communautés ici qui n'en ont pas encore. Nous sommes au courant de cette question, et nous estimons qu'elle a été très mal traitée, et nous en parlerons.

Monsieur Kilabuk, merci d'avoir comparu devant nous et de nous avoir fait part de vos réflexions et propositions. Nous vous remercions d'avoir été aussi franc avec nous et de nous avoir consacré votre temps.

J'invite maintenant le maire adjoint de Pangnirtung et Ron Mongeau, l'administrateur principal.

Bienvenue, monsieur le maire adjoint. Vous avez la parole.

[Interprétation]

Adamie Komoartok, maire adjoint, municipalité de Pangnirtung : À ma droite se trouve le secrétaire-trésorier. Nous représentons la municipalité, et nous sommes heureux que vous soyez ici pour nous parler et nous écouter. Les questions que nous aborderons sont importantes, surtout pour ce qui est du changement climatique à l'heure actuelle. Je suis heureux que vous soyez ici pour nous écouter. Je vais vous parler en anglais afin que nous puissions mieux nous comprendre.

[Traduction]

Les Inuits de l'île de Baffin font face à plusieurs défis de taille dans leurs démarches pour avoir un plus grand contrôle sur leur destinée économique. Les réalités physiques de cette région, notamment son isolement, sa population limitée et son climat rigoureux, empêchent largement le développement de l'agriculture commerciale et de l'industrie manufacturière. Par conséquent, nous avons concentré notre attention sur l'exploitation des ressources naturelles variées de la région. Autrefois, ces ressources ont créé quelques liens durables avec l'économie locale et ont généré peu d'emplois locaux à long terme. Cette situation a changé avec l'évolution de l'industrie de la pêche à Pangnirtung.

The fishery in Pangnirtung is a major component of the economy of this community. Along with the tourism and arts and crafts industry, we rely on the fishery to flourish and create employment and other economic opportunities for our community. The fisheries industry in the Eastern Arctic is relatively new, yet with the development of appropriate infrastructure such as vessels and fish plants, it has the potential to become a major contributor to the economy of Nunavut, particularly Pangnirtung.

As you are aware, the last federal budget identified \$8 million over a two-year period for the construction of a commercial harbour in our community. This money will transform our fishing industry by providing a secure harbour facility for local fishermen, and also an opportunity to transport our products to market at a much more advantageous price.

However, the fishery still faces barriers, as witnessed recently with the permanent transfer of 1,900 tonnes of turbot quota in the waters of Baffin Island from one southern fishing company to another. We strongly believe that the people of Nunavut must control the fishery off our own coast.

Overall, the Nunavut fishermen have been allocated slightly less than two-thirds of the fish from our waters whereas other provinces and other jurisdictions in Canada enjoy at least 80 per cent of the allocation within their shores.

The quota is worth about \$8 million. It would have meant a longer season for the Inuit who work for Baffin Fisheries Coalition, and a lot more work for the people that work within our fish processing plant in Pangnirtung.

We need to research and develop resources and infrastructure to allow the fishery to exploit new opportunities to develop additional markets for shrimp, scallops, clams, cod and other potential species. We need to address the high cost of transportation and inspections as well as the challenges of competing with mature southern markets.

The rapid escalation of the price of oil and gas will challenge the fishery in Nunavut to examine alternative sources of energy such as tidal, micro-hydro, wind and solar for use in fisheries, ports and operations.

I also point out that the prices that have been paid to the fishermen in Arctic char harvesting have not increased at all in so many years. Our local fishermen are not able to keep up with the increased prices, inflation and the increasing costs of operations.

Our fishing industry has enormous opportunities as well as significant challenges. The sustainability of the industry depends on a cooperative approach among all levels of government. This

La pêche à Pangnirtung est une composante importante de l'économie de notre communauté. Outre le tourisme et l'industrie des arts et de l'artisanat, nous comptons sur la pêche pour assurer la croissance et créer des emplois et d'autres débouchés pour notre communauté. L'industrie de la pêche dans l'Arctique de l'Est est relativement jeune, mais grâce à la mise en place d'une infrastructure appropriée comme des navires et des usines de transformation du poisson, elle peut contribuer de façon importante à l'économie du Nunavut, particulièrement de Pangnirtung.

Comme vous le savez, dans son dernier budget, le gouvernement fédéral a octroyé 8 millions de dollars sur une période de deux ans pour la construction d'un port commercial dans notre communauté. Cet argent transformera notre industrie de la pêche en offrant une installation sécuritaire pour nos pêcheurs locaux ainsi qu'une occasion de transporter nos produits vers le marché à un prix beaucoup plus avantageux.

Toutefois, l'industrie de la pêche fait toujours face à des obstacles, comme en témoigne le récent transfert permanent du quota de 1 900 tonnes de flétan noir dans les eaux de l'île de Baffin, d'une société de pêche du Sud à une autre. Nous croyons fermement que les gens du Nunavut doivent contrôler les pêches sur leurs propres côtes.

Dans l'ensemble, les pêcheurs du Nunavut se sont vus attribuer un peu moins des deux tiers du poisson dans leurs eaux, alors que les provinces et les autres territoires au Canada jouissent d'une allocation de quotas d'au moins 80 p. 100 sur leurs côtes.

Le quota vaut environ 8 millions de dollars. Cela aurait permis une saison plus longue pour les Inuits qui travaillent pour la Baffin Fisheries Coalition, et beaucoup plus de travail pour les gens qui travaillent dans notre usine de transformation du poisson à Pangnirtung.

Nous devons entreprendre des recherches, mettre en valeur les ressources et créer l'infrastructure pour permettre à l'industrie de la pêche d'exploiter de nouveaux débouchés afin de développer des marchés supplémentaires pour les crevettes, les pétoncles, les palourdes, la morue et d'autres espèces. Nous devons trouver une solution au coût élevé du transport et des inspections, en plus de relever les défis liés à la concurrence avec les marchés bien établis du Sud.

La hausse rapide du prix du pétrole et du gaz poussera l'industrie de la pêche au Nunavut à examiner des sources d'énergie de remplacement comme l'énergie marémotrice, les microcentrales hydroélectriques, l'énergie éolienne et l'énergie solaire pour l'utiliser dans le secteur halieutique, portuaire et opérationnel.

Je souligne également que les prix payés aux pêcheurs d'omble chevalier dans l'Arctique sont restés les mêmes depuis bien des années. Nos pêcheurs locaux ne sont pas en mesure de garder le rythme des prix élevés, de l'inflation et des coûts accrus des exploitations.

Notre industrie de la pêche offre d'énormes possibilités, mais doit relever d'importants défis. La durabilité de l'industrie dépend d'une approche de collaboration entre tous les paliers

approach would help to ensure that one day our offshore fishery will be fished, and the products processed, solely by the people of Nunavut.

Mr. Chair, I want to address briefly another mandate of this committee: climate change and its impact on the Eastern Arctic.

The ancient ice caps on Baffin Island, particularly the ones in the northern regions, have started to melt tremendously, and it shows that the twentieth century was the island's warmest since 350 A.D., C.E., so it is warming up tremendously. Vegetation that died when first covered by snow is now emerging, as are undisturbed rock surfaces. Ice caps on the northern plateau of Baffin Island have shrunk by more than 50 per cent in the last half century and are expected to disappear completely by the middle of this century.

Our homeland, the Arctic, is home to the world's most distinctive mammals, millions of residents and migratory birds, rich ice-edge community and major world fisheries. It is a biologically and culturally unique environment.

The environment and human cultures of the Arctic are linked. The people of Pangnirtung maintain a strong connection to the environment through subsistence on wildlife and natural resources, a practice that has endured over thousands of years.

As you know, the scientists have now predicted that human-induced climate change will have its first and most severe impacts on polar regions. The Arctic is more sensitive to climate change than any other place on earth. Our unique physical characteristics help explain why this region is so vulnerable. With extremely low temperatures, limited sunlight and precipitation, and a short growing season, the Arctic has one of the most severe environments on the planet.

Arctic sea ice, snow cover, tundra and permafrost are highly sensitive to even subtle variations in sunlight, surface temperatures and precipitation. Ecosystems in the Arctic exist in a delicate balance with the region's climate and thus are more sensitive to change than temperature or tropical ecosystems. Human communities are also affected and they also survive in a delicate situation with the Arctic climate and, therefore, are equally sensitive to the changes that are occurring with our climate.

Chair, these changes are occurring in Pangnirtung today. We are experiencing earlier ice break-ups, later freeze-ups, shifting migratory bird patterns, unpredictable sea ice conditions, changes in the open water areas within the ice and the presence of animals are not normally found in this region.

de gouvernement. Cette approche permettra de nous assurer qu'un jour, notre pêche côtière sera exploitée et que les produits seront transformés uniquement par les gens du Nunavut.

Monsieur le président, j'aimerais aborder brièvement un autre mandat du comité : le changement climatique et son impact sur l'Arctique de l'Est.

Les anciennes calottes glacières sur l'île de Baffin, particulièrement celles dans les régions du Nord, ont commencé à fondre considérablement, et les recherches montrent que le XX^e siècle fut l'une des périodes les plus chaudes de l'île depuis l'an 350 de notre ère. Le climat se réchauffe donc considérablement. La végétation qui a disparu avec la première couche de neige est en train de surgir, tout comme les surfaces rocheuses non perturbées. Les calottes glacières sur le plateau du Nord de l'île de Baffin ont rétréci de plus de 50 p. 100 au cours des 50 dernières années, et on s'attend à ce qu'elles disparaissent complètement vers le milieu du XXI^e siècle.

Notre terre natale, l'Arctique, abrite les mammifères les plus particuliers du monde, plusieurs millions d'oiseaux permanents et migrateurs, une riche communauté vivant en bordure des glaces et une importante réserve mondiale de poisson. C'est un environnement unique sur le plan biologique et culturel.

L'environnement et la culture humaine de l'Arctique sont intimement liés. Les habitants de Pangnirtung maintiennent un lien solide avec l'environnement parce qu'ils tirent leur subsistance de la faune et des ressources naturelles, une pratique qui dure depuis de nombreux siècles.

Comme vous le savez, les scientifiques prédisent maintenant qu'on verra les premiers impacts du changement climatique d'origine humaine, et les plus graves, dans les régions polaires. L'Arctique est plus sensible au changement climatique que n'importe quel autre endroit au monde. Les caractéristiques géographiques particulières de l'Arctique aident à expliquer pourquoi cette région est si vulnérable. À cause des températures extrêmement basses, de la lumière du soleil limitée et des faibles précipitations, ainsi que d'une courte saison de croissance, l'Arctique est l'un des environnements les plus rigoureux de la planète.

La glace marine arctique, la couche de neige, la toundra et le pergélisol sont très sensibles aux variations subtiles de lumière, des températures superficielles et des précipitations. Les écosystèmes dans l'Arctique existent grâce à un équilibre délicat avec le climat régional et, par conséquent, ils sont plus sensibles aux changements que les écosystèmes des régions tempérées ou tropicales. Les communautés humaines en sont également touchées; leur survie dépend également de l'équilibre délicat avec le climat arctique. Les communautés sont donc tout aussi sensibles aux changements qui surviennent dans notre climat.

Monsieur le président, ces changements se produisent à Pangnirtung aujourd'hui. Nous observons des débâcles plus rapides, une prise de la glace plus tardive, des changements dans les habitudes des oiseaux migrateurs, des conditions imprévisibles de la glace marine, des changements dans les étendues d'eau libre entre les glaces et la présence d'animaux que l'on ne trouve normalement pas dans la région.

Further climate change will also threaten our subsistence-based way of life. It will lead to early thawing, thawing of permafrost and land erosion. These conditions will lead to extreme weather and sea levels rising, and it will pose enormous human health consequences.

We have all heard in the last little while that scientists predict that the Northwest Passage will be ice-free within the next 20 years. Inuit may realize some benefits from such a shipping route, but in reality would likely experience disproportionate adverse effects from potential environmental incidents such as oil spills, effects on wildlife such as changes in breeding and migration routes, and socioeconomic disruption.

We are powerless to stop this climate change. We need to develop our capacity to deal with and manage these expected impacts.

As we all know, people that have resided here for thousands of years have a well-earned reputation for being adaptable to the changing environment but that has its limits also. Climate change is about culture, health and our own survival as indigenous people. I ask you to keep this in mind as you make your recommendations to Parliament.

Senator Cochrane: Mr. Komoartok, it is pleasing to have you here.

I am interested in the climate change you are talking about, and all the changes you see. You say you see so many of them right now. The unpredictable weather and the early spring thaw that you mentioned, and the higher than usual temperatures are all having an effect right away on your people. Has the federal government been doing anything for you on this front? Are you receiving any support from the Government of Canada to help defray the effects of climate change?

Mr. Komoartok: Not really: Climate change in a way is so new up here also. Mind you, we have been dealing with it for the last 15 or 20 years. We have seen the slow changes over that period. However, we have not seen much help from the federal government. A young lady here from a university down south has been studying this ice pattern. She has been here for about a year, in and out of the university, going to the land and talking to the elders as to exactly what is the history in regard to the weather and how it is today. There is a little bit of research going on, but the federal government has not come here to study or to see what more they can do for us. They have not been there at all.

Ron Mongeau, Senior Administrative Officer, Municipality of Pangnirtung: To my knowledge, there is no overall federal program or process to address climate change in the Arctic. We are working individually with some government departments. We are working with, for example, the Geological Survey of

Si le changement climatique se poursuit, notre mode de vie qui repose sur une économie de subsistance sera également menacé. On assistera à la décongélation hâtive du pergélisol et à l'érosion de la terre. Ces conditions entraîneront des phénomènes météorologiques extrêmes et la hausse du niveau de la mer, sans compter de graves conséquences pour la santé humaine.

Nous avons tous entendu dernièrement que, d'après les prévisions des scientifiques, le passage du Nord-Ouest sera libre de glaces d'ici 20 ans. Les Inuits pourraient tirer des avantages d'une telle route de navigation, mais en réalité ils risquent de connaître des effets négatifs disproportionnés à cause de l'éventualité d'incidents environnementaux comme le déversement de pétrole, des répercussions sur la faune comme les changements dans la reproduction et les routes de migration, et une perturbation socioéconomique.

Nous ne pouvons arrêter le changement climatique. Nous devons donc développer notre capacité de faire face aux impacts prévus et de les gérer.

Comme nous le savons tous, les gens qui habitent ici depuis des siècles ont une réputation bien méritée de pouvoir s'adapter à l'environnement changeant, mais il y a des limites. Le changement climatique touche la culture, la santé et notre survie en tant que peuples autochtones. Je vous prie donc de garder cela à l'esprit quand vous ferez vos recommandations au Parlement.

Le sénateur Cochrane : Monsieur Komoartok, nous sommes heureux que vous soyez des nôtres.

J'aimerais en savoir plus sur le changement climatique dont vous avez parlé, et sur toutes les mutations que vous observez. Vous dites que vous en voyez énormément à l'heure actuelle. Le climat imprévisible et le dégel printanier hâtif que vous avez mentionnés, de même que les températures plus élevées que d'habitude ont tous un effet direct sur vos gens. Le gouvernement fédéral a-t-il pris des mesures pour vous aider sur ce front? Recevez-vous un appui du gouvernement du Canada pour aider à assumer les frais liés aux effets du changement climatique?

M. Komoartok : Pas vraiment : le changement climatique est, en quelque sorte, un phénomène tout nouveau ici aussi. Remarquez que nous en subissons les effets depuis 15 ou 20 ans. Nous avons observé des changements lents durant cette période. Toutefois, nous n'avons pas eu beaucoup d'aide de la part du gouvernement fédéral. Une jeune universitaire du Sud a entrepris l'étude de l'évolution des glaces. Elle est ici depuis environ un an, et elle fait des allers-retours à l'université, puis revient sur place pour parler aux aînés afin de savoir exactement comment le climat a évolué d'hier à aujourd'hui. Il y a donc un peu de recherches en cours, mais le gouvernement fédéral ne s'est pas rendu ici pour étudier ou pour voir ce qu'il peut faire de plus pour nous. Il ne nous a pas prêté main-forte.

Ron Mongeau, administrateur principal, municipalité de Pangnirtung : À ma connaissance, il n'y a aucun programme ou processus fédéral général pour s'attaquer au changement climatique dans l'Arctique. Nous travaillons individuellement avec certains ministères gouvernementaux. Par exemple, nous

Canada. We have installed a permanent permafrost monitoring station that will begin to give this community information about what is happening and how quickly these changes are happening.

I think what concerns us is these changes are happening now. They have been happening for many years, and they have been accelerating, and unless we can develop the capacity here to address those problems, we will have more and more difficulties down the road. We need government help, from both the federal and the territorial level, to develop the capacity of individual communities in Nunavut to address these changes. The changes will vary from region to region, and from community to community. We need each community to have the resources they need to address the future of our communities in Nunavut.

Senator Cochrane: Have ideas been submitted by the people or by your various organizations as to how to do this? Do you have any ideas?

Mr. Mongeau: There has been talk here with the council and with other organizations. Then again, we need to rely on the elders; we need to rely on traditional knowledge, and we need to rely on science to help us mitigate these effects as they come. We are only scratching the surface when we talk about potential impacts. The other impact, obviously, is as the Arctic melts, the resources of Nunavut are staggering. In terms of the potential resources of Nunavut, in 15, 20 or 30 years, it is possible that Nunavut could supplant Alberta as an economic powerhouse of Canada. How will communities be prepared to deal with that kind of development? Again, we need to develop capacity today for those changes that will take place in 5 and 10 years. It is not recognized that the problem even exists.

Senator Robichaud: In your presentation, you say that Inuit may realize benefits from the increase in shipping route traffic, but in reality will likely experience disproportionate adverse impacts from potential environmental incidents such as oil spills. Do you believe that the Coast Guard is well prepared for those oil spills if one ever happened in the area?

Mr. Komoartok: I do not know. They have not been here to tell us if they have anything concrete; any concrete plans to deal with that sort of thing. They have not come into our community to talk about that situation. To me, they need to come and talk to me for me to give you an answer.

Senator Robichaud: If this is a concern of the hamlet, are you contemplating an invitation to the Canadian Coast Guard to come and speak with you on those matters?

travaillons avec la Commission géologique du Canada. Nous avons installé une station de surveillance permanente du pergélisol qui commencera à fournir à notre communauté des renseignements sur ce qui se passe et sur le rythme auquel ces changements se produisent.

À mon avis, ce qui nous préoccupe, c'est que ces changements se produisent à l'heure actuelle. Ils existent depuis bien des années, et leur rythme s'est accéléré. À moins que nous puissions améliorer la capacité locale de régler ces problèmes, nous aurons de plus en plus de mal dans l'avenir. Nous avons besoin de l'aide du gouvernement, tant au niveau fédéral qu'au niveau territorial, pour développer la capacité des communautés du Nunavut de contrer ces changements. Les changements varieront d'une région à l'autre, et d'une communauté à l'autre. Chaque communauté au Nunavut doit avoir les ressources dont elle a besoin pour assurer son avenir.

Le sénateur Cochrane : Les habitants ou les diverses organisations communautaires ont-ils proposé des idées sur la façon de procéder? Avez-vous des idées?

M. Mongeau : On a eu des entretiens avec le conseil et avec d'autres organisations. Là encore, nous devons nous tourner vers les aînés; nous devons nous fier aux connaissances traditionnelles ainsi qu'aux données scientifiques pour qu'elles nous aident à atténuer les effets à mesure qu'ils se présenteront. Nous ne faisons qu'effleurer le problème lorsque nous parlons d'impacts potentiels. L'autre impact, évidemment, c'est que parallèlement à la fonte des glaces de l'Arctique, les ressources du Nunavut atteignent des proportions renversantes. Pour ce qui est des ressources potentielles du Nunavut, dans 15, 20 ou 30 ans, il se peut que le Nunavut supplante l'Alberta comme moteur économique du Canada. Les communautés seront-elles prêtes à faire face à ce genre de développement? Encore une fois, nous devons développer notre capacité aujourd'hui pour faire face aux changements qui surviendront dans cinq ou dix ans. L'existence du problème n'est même pas reconnue.

Le sénateur Robichaud : Dans votre exposé, vous avez dit que les Inuits pourraient tirer des avantages à cause de la croissance du trafic maritime, mais en réalité ils risquent de connaître des impacts négatifs disproportionnés à cause de l'éventualité d'incidents environnementaux comme les déversements de pétrole. À votre avis, la Garde côtière est-elle bien préparée pour faire face aux déversements de pétrole s'ils se produisent dans la région?

M. Komoartok : Je ne sais pas. Les représentants de la Garde côtière ne sont pas venus ici pour nous dire s'ils ont des plans concrets pour s'attaquer à un tel problème. Ils ne sont pas venus dans notre communauté pour parler de cette situation. Pour moi, ils doivent venir ici et me parler pour que je puisse vous donner une réponse.

Le sénateur Robichaud : Si c'est un sujet de préoccupation, envisagez-vous d'inviter la Garde côtière canadienne ici pour parler avec vous de ces questions?

Mr. Mongeau: Yes, obviously the council would welcome an opportunity to meet with the Coast Guard. The Coast Guard does not have a strong presence, certainly in Pangnirtung. To my knowledge, they have never come in to meet with the community in the past.

I think the impacts that we are talking about, though, even though they are further north from us, are potentially devastating. I am not certain that any entity, whether it is the Coast Guard or anybody else, is prepared for the possibility of a major oil spill in the Northwest Passage. I do not know that we have the technology, if the technology even exists, to address an oil spill in those types of waters. We know that as more and more transits take place and, as the Northwest Passage opens, it will be popular around the world. Things will happen. It is inevitable. We know that. It is human nature that machines and machinery break and there will be an oil spill. We know it will be dramatic and difficult to control.

Senator Robichaud: We have been told, and I think that it was when we first met, or somebody else told us, that there is an increase in the number of cruise ships coming to the area. Those cruise ships could run aground, could they not, and the more ships there are, the more there is a danger of this happening? The Coast Guard could come in to open up a dialogue with you in case something like an oil spill happens.

Mr. Mongeau: Yes, on one hand it is a tremendous boost for tourism to have the number of cruise ships coming in. However, again, we lack the basic infrastructure to address major incidents if they were to happen. If a cruise ship ran aground at the mouth of the fjord, we would have a difficult time to go out there and adequately rescue the people.

Another concern, prosaic but it happens a lot, is illnesses that seem to develop on cruise ships. We hear these stories of cruise ships that are devastated. If that ever happened in this community we, again, lack the capacity with the four-nurse health centre to address a serious health epidemic.

Both from that perspective, the human perspective of the passengers, and also the perspective of a boat running aground or running into any difficulty in the area, we do not have the capacity to deal with those issues. The Coast Guard does not have a presence close enough, I believe, to provide anywhere near an immediate response. There are issues here that need to be addressed. Again, it comes back to developing community capacity to be able to deal with these issues.

[Interpretation]

Senator Adams: I have a question for the hunters. I will raise it again with the hunters but since you are the deputy mayor, I will ask you first.

M. Mongeau : Oui, évidemment, le conseil serait heureux d'avoir l'occasion de rencontrer les gens de la Garde côtière canadienne. La Garde côtière n'a pas une présence solide, en tout cas pas à Pangnirtung. À ma connaissance, ils ne sont jamais venus ici pour rencontrer la communauté.

Je crois que les impacts dont nous parlons, même s'ils concernent les zones plus septentrionales, sont potentiellement dévastateurs. Je ne suis pas sûr qu'une entité, que ce soit la Garde côtière ou une autre organisation, soit préparée à la possibilité d'un important déversement de pétrole dans le passage du Nord-Ouest. Je doute que nous disposions de la technologie nécessaire, si technologie il y a, pour faire face à un déversement de pétrole dans ces types d'eau. Nous savons qu'il y a de plus en plus de trafic et, à mesure que le passage du Nord-Ouest s'ouvrira, cet endroit gagnera en popularité dans le monde entier. Il y aura de l'activité. C'est inévitable. Nous le savons. C'est dans la nature humaine : les machines finissent toujours par se briser, et elles risquent de causer un déversement de pétrole. Nous savons que ce sera un incident tragique et difficile à contrôler.

Le sénateur Robichaud : On nous a dit, à notre première rencontre, ou peut-être quelqu'un d'autre nous l'a dit, que le nombre de navires de croisière dans la région a augmenté. Les navires de croisière peuvent s'échouer, n'est-ce pas? Et plus il y a de navires, plus il y a de risque que cela se produise. La Garde côtière pourrait venir et amorcer un dialogue avec vous dans le cas où un incident comme un déversement de pétrole se produirait.

M. Mongeau : Oui. D'un côté, le fait d'avoir autant de navires de croisière dans les parages stimule énormément le secteur touristique. Toutefois, encore une fois, nous ne disposons pas de l'infrastructure de base pour faire face à des incidents majeurs s'ils devaient se produire. Si un navire de croisière devait s'échouer à l'embouchure du fjord, nous aurions du mal à nous rendre sur place et à sauver des vies.

Un autre sujet de préoccupation, bien que peu vraisemblable mais fréquent, ce sont les maladies qui semblent se développer sur les navires de croisière. On entend des récits de navires de croisière qui sont dévastés. Si une telle situation devait se produire dans notre communauté, une fois de plus, nous n'aurions pas la capacité nécessaire — avec un centre de santé composé de quatre infirmières — de faire face à une grave épidémie.

Qu'il s'agisse des passagers, d'un navire qui s'échoue ou qui éprouve des difficultés dans la région, nous n'avons pas la capacité de régler ces problèmes. La Garde côtière n'a pas de présence dans les environs, je crois, pour pouvoir intervenir rapidement. Il y a des problèmes ici qu'il faut régler. Encore une fois, la solution se trouve dans le développement de la capacité communautaire pour être en mesure de s'attaquer à ces questions.

[Interprétation]

Le sénateur Adams : J'ai une question pour les chasseurs. Je vais la soulever de nouveau auprès de chasseurs, mais comme vous êtes le maire adjoint, je vais vous la poser en premier.

Regarding climate change, I know the Inuit in your community rely on legal fishing, turbot fishing on the ice, and they were affected by a late freeze-up and thin ice. I myself went to the turbot fishing area. They really enjoyed being out on the land and it is an economy that they could rely on. However, now I hear for the past two or three years that they have lost all their equipment. It floated away when the ice broke up and this equipment is expensive. When they lost the equipment and the turbot fishing gear, they were told that there was no way to insure the equipment and compensate the hunters who lost their equipment. I believe that the intent was to fish for the fish plant here, to create employment. I believe that because we are not involved in fishing in division 0A and division 0B, we wanted to make sure that Inuit were involved in turbot activities. However, even that possibility is gone because the ice is too thin due to climate change and they cannot go to that location anymore.

Mr. Komoartok: It is so true. I understand exactly what you are saying. People enjoyed going out turbot fishing. It was a community activity. It was an economic venture for those who needed to make a living, and we cannot do it alone. It takes a team effort to have a turbot on-ice fishery. It was a big effort and many people were involved to make the turbot fishery work. That is when we could rely on the ice.

Many people were becoming involved in turbot fishing on ice. About 100 to 150 people were active in turbot fishing. Then they brought the fish that they caught to the plant and that created employment. It created micro-employment for the fishers and the fish plant, and it seemed to be going well. However, we have had open water for so long that the area no longer freezes completely. It is too shallow to fish in other areas where the ice is dangerous. We had to go on the open water when it froze away from the islands to go deep water fishing, but we cannot do that anymore. After the ice thinned out we are not able to fish for as long. Many of the fishers had to quit that fishing because they lost their equipment. It is an expensive venture. They need the camping gear and the expensive gear to fish, and many people lost their equipment because of the uncertainty of ice. We fished that turbot fishery in the winter. A few people attempted to fish this winter, but not nearly as many are participating as before.

We also tested turbot fishing by small craft in the summertime, but the turbot move around. In the summer, they are gone elsewhere so we cannot fish turbot with a small craft and we are no longer able to fish in the winter on the ice. What we would like to see is an increase the turbot fishery somehow, but that depends on the ice.

En ce qui concerne le changement climatique, je sais que les Inuits de votre communauté comptent sur la pêche légale, la pêche au flétan noir sous la glace, et qu'ils subissent les effets causés par le gel tardif et l'amincissement de la glace. Je me suis rendu à la zone de pêche au flétan noir. Les gens aiment vraiment être dehors, sur la glace, et c'est une activité économique sur laquelle ils peuvent compter. Toutefois, voilà que j'apprends que ces deux ou trois dernières années, ils ont perdu tout leur équipement lorsque la glace a fondu. Il faut dire que cet équipement est dispendieux. Lorsqu'ils ont perdu leur équipement et leurs engins de pêche au flétan noir, on leur a dit qu'il n'y avait aucune façon de garantir le matériel et d'indemniser ceux qui l'avaient perdu. Je crois que le but était de pêcher pour l'usine de transformation du poisson ici et de créer de l'emploi. Comme nous ne participions pas à la pêche dans la division 0A et la division 0B, nous voulions faire en sorte que les Inuits prennent part aux activités de pêche au flétan noir. Toutefois, ce n'est plus possible parce que la glace est trop mince à cause du changement climatique; on ne peut plus se rendre à cet endroit.

M. Komoartok : C'est vrai. Je comprends exactement ce que vous dites. Les gens adoraient pêcher le flétan noir. C'était une activité communautaire. C'était une initiative commerciale pour ceux qui devaient gagner leur pain. Mais nous ne pouvons pas le faire seuls. La pêche au flétan noir sous la glace nécessite un travail d'équipe. C'était un gros effort, et de nombreuses personnes ont prêté main-forte pour que cela se réalise. C'était à une époque où nous pouvions nous fier à la glace.

De nombreuses personnes s'adonnaient à la pêche au flétan noir sous la glace. Il y avait entre 100 et 150 pêcheurs actifs. Ils apportaient ensuite leurs prises à l'usine, ce qui créait de l'emploi, même si c'était restreint, pour les pêcheurs et l'usine. Cela semblait bien fonctionner. Toutefois, les eaux sont libres depuis si longtemps que la zone ne se congèle plus complètement. Les autres zones ne sont pas assez profondes pour pouvoir pêcher et la glace y est dangereuse. Nous devons donc nous rendre dans les eaux libres lorsqu'elles étaient gelées pour faire de la pêche en eau profonde, mais nous ne pouvons plus le faire maintenant. Une fois que la glace devient mince, nous ne sommes plus en mesure de pêcher. Bon nombre des pêcheurs ont dû abandonner cette pratique parce qu'ils ont perdu leur équipement. C'est une entreprise très dispendieuse. Ils ont besoin de matériel de camping et d'engins dispendieux pour la pêche. De nombreuses personnes ont perdu leur équipement à cause de l'imprévisibilité de la glace. Nous avions l'habitude de pêcher le flétan noir en hiver. Quelques personnes ont essayé de pêcher cet hiver, mais il n'y en a pas autant qu'avant.

Nous avons également essayé la pêche au flétan noir à partir de petits bateaux en été, mais le flétan noir se déplace. En été, cette espèce va ailleurs; donc, nous ne pouvons pas pêcher le flétan noir à partir d'un petit bateau, ni de le pêcher en hiver sous la glace. Ce que nous aimerions, c'est une augmentation de la pêche au flétan noir, d'une façon ou d'une autre, mais cela dépend de la glace.

[English]

Senator Hubley: I was impressed with your presentation and the fact that you have identified your fishery as the one industry that is adjacent; it makes sense; it is working for this community.

We had the pleasure, I think, of visiting the fish plant this morning and there are important pieces of infrastructure needed in that plant, and each piece of infrastructure that is put in place seems to expand the possibilities of the industry that much more.

There was a suggestion also of a summer fishery for turbot, and also exploring other species and the need for scientific evidence and funds for research and development for that exploration.

From your perspective, as the local government, and knowing the importance of this fish plant to the community, how do you see that the fish plant might be expanded to provide more opportunities for employment, and to meet perhaps some of the challenges of climate change head-on? In other words, how do you prepare for the inevitable changes, and how do you view your fishing industry here and the fish plant — which I think you are lucky to have?

Mr. Komoartok: We are proud of our fish plant, and we are glad we have a fish plant. We are one of the few communities anywhere in the North that has a fish plant. I believe the people who are presenting behind us will make presentations on the fish plant and the turbot allocation; how the fish plant has been in operation for the last so many years, and how it has evolved from five years ago to date. The next presenter will elaborate on that plant, I believe.

At the same time, our community, as is the case for most of the smallest Nunavut communities, is pretty much based upon government jobs; Government of Nunavut and particularly, Parks Canada have an outfit here also. The only real private employer is the fish plant, which employs a large number of people; I would say 20 to 50. That plant is an important component to our local economy.

Having said that, it is operational only five or six months a year whereas it could go 9 months or 10 months, then have a small break. It could help the local economy big time if we had enough fish to process. If it was our fish, we would be operational 10 months a year, but they keep telling us it is their fish. They keep giving it away to someone else so that is their problem. We do not have much say in that. They do not even ask us if we want a shot at this fishery. They do not. However, that is the way it goes.

We have to fight for every pound of turbot that goes into the plant here. I sympathize with the people that have worked there. They have done their homework trying to obtain as much fish

[Traduction]

Le sénateur Hubley : J'ai été impressionnée par votre exposé, surtout quand vous avez dit que la pêche est la seule industrie régionale. C'est logique; ça marche pour votre communauté.

Nous avons eu le plaisir, je crois, de visiter ce matin l'usine de transformation du poisson. Cette usine a besoin d'importants éléments d'infrastructure, et chaque élément qui est mis en place semble accroître davantage les possibilités de l'industrie.

On a également proposé de pratiquer la pêche au flétan noir en été et d'explorer d'autres espèces. On a aussi parlé de la nécessité d'avoir des preuves scientifiques et de recevoir des fonds pour les activités de recherche et de développement liées à cette exploration.

D'après vous, en tant que représentant de l'administration locale, et conscient de l'importance de cette usine pour la communauté, comment envisagez-vous d'agrandir l'usine pour offrir plus de possibilités d'emploi et relever peut-être de front certains des défis posés par le changement climatique? Autrement dit, comment vous préparez-vous aux changements inévitables, et comment considérez-vous l'industrie de la pêche locale et l'usine de transformation du poisson — et je crois que vous êtes chanceux de l'avoir?

M. Komoartok : Nous sommes fiers de notre usine de transformation du poisson, et nous sommes heureux d'en avoir une. Nous sommes l'une des rares communautés dans le Nord à posséder une telle usine. Je crois que les témoins qui viendront après nous feront des exposés sur l'usine et l'allocation des quotas de flétan noir et expliqueront comment l'usine est en exploitation depuis de nombreuses années et comment elle a évolué au cours des cinq dernières années. Le prochain témoin parlera plus en détail de l'usine, je crois.

En même temps, notre communauté, comme c'est le cas pour la plupart des petites communautés du Nunavut, est basée considérablement sur les emplois gouvernementaux; le gouvernement du Nunavut et, particulièrement, Parcs Canada ont une présence ici aussi. Le seul véritable employeur privé, c'est l'usine de transformation du poisson, qui emploie un grand nombre de personnes, je dirais entre 20 et 50. Cette usine est un élément important de notre économie locale.

Cela dit, l'usine est exploitée seulement pendant cinq ou six mois par année, alors qu'elle pourrait l'être pendant neuf ou dix mois. Après quoi, il y a une petite période de relâche. Ce serait vraiment bénéfique pour l'économie locale si nous avions assez de poisson à transformer. Si nous avions notre quota de poisson, l'usine serait ouverte dix mois par année, mais ils n'arrêtent pas de nous dire que c'est leur poisson. On ne cesse de l'attribuer à quelqu'un d'autre. C'est donc leur problème. Nous n'avons pas grand-chose à dire là-dessus. On ne nous demande même pas si nous voulons tenter notre chance avec ce type de pêche. On ne le fait pas. Toutefois, c'est ainsi que ça se passe.

Nous devons nous battre pour chaque livre de flétan noir qui est envoyé à l'usine locale. Je sympathise avec les gens qui y travaillent. Ils ont fait tout en leur pouvoir pour essayer de pêcher

here as possible to provide local employment. They are fighting all the way to this committee and also to the Department of Fisheries to have that recognized.

The only way we can sustain ourselves as a small community is to develop and expand these existing economic opportunities. Also, we would welcome anything else that we can find out in Cumberland Sound, because everything we can process through the fish plant here will provide jobs.

As mentioned, the fishery is a new thing up here, so we are in the process of developing and identifying what can be done within the Cumberland Sound and also Davis Strait.

Senator Robichaud: You say in your brief that you need to do some research for additional markets for shrimp, scallops, clams and cod. Are there scallops and clams in the area here?

Mr. Komoartok: Yes, we have clams along the shoreline. Everywhere here, it is practically the same thing, the next community, as well. They have clams all along the shoreline. We have scallops right at the mouth of the fjord. It is shallow in that area. We have turbot and scallops at the mouth of the fjord eight miles away. They only need to be harvested.

Senator Robichaud: Is anybody doing any kind of fishing or is this fish only for the consumption of the locals?

Mr. Komoartok: If anybody had enough money to invest in a small vessel to start it, it is there, but it takes a little investment to start it. The fish have been harvested before and they are still there. It is only a matter of putting it together.

The Chair: We thank you for having us in your beautiful community. We all got up this morning and said, "Wow." Then we met Mr. Mongeau who has been here for over 20 years and he tells me that he gets up every morning and says, "Wow," and then he has a cup of coffee. I am not sure which comes first. Maybe the coffee comes before the wow. It is a beautiful community, and we thank you for allowing us to be here and share it. We hope that in our small way perhaps we can help to make living here economically better for you, because we understand your possibilities and also your problems.

Senators, our next witness is Leopa Akpalialuk of the Pangnirtung Hunters and Trappers Organization.

Welcome. If you will speak to us for about 10 minutes or so, then we will have questions to ask you. Please proceed in whatever language you want.

[Interpretation]

Leopa Akpalialuk, Vice-Chairman, Pangnirtung Hunters and Trappers Organization: Senators, on behalf of the Pangnirtung Hunters and Trappers Organization, we are concerned that we

le plus de poisson possible afin d'assurer un emploi local. Ils se battent jusque devant votre comité et devant le ministère des Pêches pour que cela soit reconnu.

La seule façon d'assurer notre subsistance en tant que petite communauté, c'est de développer et d'élargir les possibilités économiques actuelles. De plus, nous sommes ouverts à l'idée d'exploiter n'importe quelle autre ressource que nous pouvons trouver dans la baie Cumberland, parce que tout ce que nous pouvons transformer dans l'usine locale créera des emplois.

Comme on l'a mentionné, la pêche est une nouvelle activité ici; c'est donc un travail en cours de développement pour déterminer ce qu'on peut faire dans la baie Cumberland ainsi que le détroit Davis.

Le sénateur Robichaud : Vous avez dit, dans vos observations, qu'il faut entreprendre des études sur des marchés supplémentaires pour les crevettes, les pétoncles, les palourdes et la morue. Trouve-t-on des pétoncles et des palourdes dans la région?

M. Komoartok : Oui, nous avons des palourdes au large des côtes. Partout dans la région, on trouve pratiquement la même chose; il en va de même dans la communauté voisine. Il y a des palourdes au large des côtes. Nous avons des pétoncles à huit milles de l'embouchure du fjord. Nous n'avons qu'à les pêcher.

Le sénateur Robichaud : Y a-t-il quelqu'un qui fait de la pêche commerciale, ou ce poisson est-il seulement utilisé pour la consommation de la population locale.

M. Komoartok : Si quelqu'un a suffisamment d'argent pour investir dans un petit bateau pour commencer, c'est possible; toutefois, il faut un peu d'investissement avant de pouvoir se lancer. On a déjà fait de la pêche, et le poisson est toujours là. C'est juste une question d'organisation.

Le président : Nous vous remercions de nous accueillir dans votre belle communauté. Nous nous sommes tous réveillés ce matin en nous disant : « Wow! » Ensuite, nous avons rencontré M. Mongeau qui habite ici depuis plus de 20 ans; il m'a dit qu'il se réveillait tous les jours en s'exclamant de la même manière, puis prenait sa tasse de café. Je ne suis pas sûr de l'ordre. Peut-être que le café vient avant l'exclamation. C'est une belle communauté, et nous vous remercions de nous avoir accueillis parmi vous. Nous espérons pouvoir aider à améliorer, un tant soit peu, la vie ici sur le plan économique parce que nous comprenons vos possibilités, ainsi que vos problèmes.

Chers collègues, notre prochain témoin s'appelle Leopa Akpalialuk, de la Pangnirtung Hunters and Trappers Organization.

Bienvenue. Vous avez environ dix minutes pour votre exposé, après quoi nous vous poserons des questions. Vous pouvez commencer dans la langue de votre choix.

[Interprétation]

Leopa Akpalialuk, vice-président, Pangnirtung Hunters and Trappers Organization : Honorables sénateurs, je représente la Pangnirtung Hunters and Trappers Organization. Tout d'abord,

need docking facilities. It will be useful to have that proposed harbour built in our community. It will serve the hunters, fishers and ships that are coming and going. For the fishers, fishermen can offload their catch. They can offload in Canada rather than go to a foreign country. They can offload from division 0B. What is the advantage? The advantage is that we will be able to offload in Canada. We are happy with the Pangnirtung harbour that is being proposed.

Again, one of the concerns of hunters is that as full-time hunters and harvesters, we have a difficult time with the high cost of living. We expect the price of gas to rise again. That increase impacts us as hunters. I would like the government to be aware that with the cost of gas going up, we need to be subsidized or be given tax relief so that we can continue to harvest to feed our families. You may be worried about the high cost of gas in your communities when it is going up, but it is still cheap compared to what we pay today.

I foresee that gas will continue to rise. We northerners will need tax relief or gas relief to continue our livelihoods.

Now to go to the beluga whale in Cumberland Sound and cruise ships, there is an area that is a birthing place for whales. The ships pass that area and it will affect the birthing grounds. If cruise ships go through those birthing areas, it will affect the stock. We want the cruise ships to stay away from the birthing grounds and the natural habitats of the beluga whales. There has already been interference in the birthing grounds that has affected them. If the cruise ships tour the birthing grounds in the vicinity, if cruise ships go through there and go to the birthing grounds, it will affect the whales and we do not want that. I stress to you again, we do not want them near the birthing grounds.

As well, now I go to the bears. With the ice-free zones being expected and the loss of ice, we know that climate change affects some areas more than others, especially the bays. The fiords freeze earlier. Open water where there are no islands is the last to freeze and the first to break up. I think as long as the sun does not change too much and it does not warm up too much, the fiords will continue to freeze, but we are worried that the open water, the deep water area, will be affected.

I go back to the polar bear issue again. The Americans want the polar bears protected because they may be threatened. We Inuit say the opposite. We have way too many polar bears now. In the 1960s, and even before the 1960s, I have hunted on the land for years away from the communities and I would sight few polar bears. We never feared being attacked by polar bears because there were not that many. Nowadays, when we go out fox trapping or we bring a seal as bait for fox, the minute we catch the seals, which we want to use for bait, the polar bears immediately take them away. We now have polar bears coming into the

nous avons besoin d'installations d'accostage. Il sera utile de construire le quai proposé dans notre communauté. Cela servira aux chasseurs, aux pêcheurs et aux navires qui entrent et qui sortent. Pour les pêcheurs, ils pourront décharger leurs prises. Ils pourront le faire au Canada au lieu de se rendre dans un pays étranger. Ils pourront décharger leurs prises de la division 0B. Quel est l'avantage? L'avantage, c'est que nous serons en mesure de décharger au Canada. Nous sommes heureux de la proposition de construire le quai de Pangnirtung.

Encore une fois, une de nos préoccupations, à titre de chasseurs et de pêcheurs à temps plein, c'est le coût élevé de la vie. Nous nous attendons à ce que le prix de l'essence augmente de nouveau. Cette hausse a des répercussions sur nous, en tant que chasseurs. J'aimerais que le gouvernement soit conscient du fait qu'à mesure que le coût de l'essence augmentera, nous aurons besoin de subventions ou d'allègements fiscaux pour pouvoir continuer nos activités et nourrir nos familles. Vous êtes probablement inquiets de la hausse du coût de l'essence dans vos communautés, mais ce n'est rien comparativement à ce que nous payons aujourd'hui.

Selon moi, le prix de l'essence va continuer d'augmenter. Nous, les gens du Nord, avons besoin d'un allègement fiscal ou d'un allègement de la taxe sur l'essence pour pouvoir continuer à assurer notre subsistance.

Je vais maintenant passer au dossier du béluga dans la baie Cumberland et des navires de croisière. Les baleines mettent bas à un endroit précis. Toutefois, les navires passent par là, perturbant ainsi les aires de mise bas. Si les navires de croisière traversent les aires de mise bas, ils nuiront au stock. Nous voulons que les navires de croisière se tiennent loin des aires de mise bas et des habitats naturels des bélugas. On observe déjà une perturbation dans ces lieux. Si les navires de croisière s'approchent de ces zones, s'ils les traversent, ils nuiront aux baleines, et nous ne voulons pas que cela se produise. J'insiste : nous ne voulons pas qu'ils s'approchent des aires de mise bas.

Je vais maintenant parler des ours. Avec la disparition prévue des glaces, nous savons que le changement climatique touche certaines régions plus que d'autres, surtout les baies. Les fjords gèlent plus rapidement. Les eaux libres dans des endroits où il n'y a pas d'îles prennent le plus de temps à geler et le moins de temps à fondre. Selon moi, tant que le climat ne se réchauffe pas trop, les fjords continueront de geler. Toutefois, ce que nous craignons, c'est que les eaux libres, c'est-à-dire les zones d'eau profonde, soient touchées.

Je reviens à la question de l'ours polaire. Les Américains veulent que l'ours polaire soit protégé parce que cette espèce risque d'être en péril. Nous, les Inuits, affirmons le contraire. Nous avons actuellement beaucoup trop d'ours polaires. Dans les années 1960, et même avant, lorsque je partais loin des communautés plusieurs années d'affilée pour faire de la chasse, j'apercevais parfois quelques ours polaires. Nous n'avons jamais craint d'être attaqués par des ours polaires parce qu'il n'y en avait pas assez. De nos jours, durant nos opérations de piégeage du renard, dès que nous attrapons des phoques pour les utiliser

communities and disrupting the community because the Americans have put the polar bear on a threatened species listing.

I tell you again there is no consultation when it comes to the people who live here when decisions are made about our environment and our wildlife. We are excluded when it comes to making decisions and regulations about our wildlife and marine life, and right offhand they are listed worldwide. We have office people and researchers sitting in their cushy offices in the South who know it all and who are making all the decisions that concern our lives and our environments.

When they say that the polar bears are decreasing, and that the polar bears will become extinct, I say to you, if the global warming becomes worse yet the polar bears will adapt to survive. Instead of using snow for denning and hibernation, they will simply burrow into the sand. Polar bears are adaptable. Black bears are not from the Arctic. They also need den, maybe in the sand or rocks. Polar bears will adapt.

When white people say that we will no longer have winter, we will have an ice-free ocean, and we also fear that if we become ice-free year-round in the fiords, we know that the fiords and base will still freeze because they freeze in the cold. The seals will continue to produce. Whales will continue to produce. I can tell you that this moment, we have way too many polar bears. They are increasing. Polar bears live in the ocean in the summertime. There have been many times that we have sighted a white object, and thinking it was an ice pack, we have gone to see them in the middle of the ocean and it turned out to be a polar bear that was swimming.

I have other concerns. When you said that the knowledge of the elders is important, yes, I agree with you. We do not give enough credibility to traditional knowledge, the knowledge of the elders. Yes, we need to involve the elders because we do not lack the traditional-knowledge holders. We make some bad, ill-informed decisions such as listing polar bears among the species at risk. Perhaps if we included the traditional knowledge, and incorporated it into your scientific knowledge, we could make better decisions.

We Inuit conserve. It is the non-Inuit that have come in and slaughtered species, and I am talking about bullhead whales. That was not the Inuit. Nowadays, it is easy to blame Inuit for depletion. We have quotas. We always honour the quotas. We practice conservation. That is our livelihood, and what keeps us alive. Of course, we use our marine life wisely and we use

comme appâts, les ours polaires viennent immédiatement les chercher. Maintenant, des ours polaires se rendent jusque dans les communautés et perturbent les gens. Tout cela, parce que les Américains ont inscrit l'ours polaire sur la liste des espèces en péril.

Je vous le répète : on ne consulte pas les habitants d'ici au moment de prendre des décisions sur leur environnement et leur faune. Nous sommes exclus du processus de prise de décision et d'élaboration de règlements concernant notre faune et notre vie marine. On déclare d'emblée au monde entier qu'une espèce est en péril. Il y a des fonctionnaires et des chercheurs, assis confortablement dans leur bureau au sud, qui croient tout savoir et qui prennent toutes les décisions qui touchent notre vie et notre environnement.

Ils affirment que le nombre d'ours polaires est en train de diminuer, et que les ours polaires disparaîtront. Voici ce que j'ai à vous dire : si le changement climatique s'aggrave, l'ours polaire s'adaptera pour survivre. Au lieu d'utiliser la neige pour la mise bas et l'hibernation, il creusera son terrier tout simplement dans le sable. Les ours polaires savent comment s'adapter. Les ours noirs, quant à eux, ne viennent pas de l'Arctique. Eux aussi ont besoin de tanière, peut-être dans le sable ou les rochers. Les ours polaires s'adapteront.

Lorsque les Blancs disent que nous n'aurons plus d'hiver et que nous aurons un océan sans glace, nous avons également des craintes. Si nous n'avons pas de glace dans les fjords à longueur d'année, nous savons que les fjords et la base gèleront toujours parce qu'ils gèlent dans le froid. Les phoques continueront de se reproduire. Les baleines continueront de se reproduire. Je peux vous dire qu'en ce moment, nous avons beaucoup trop d'ours polaires. Leur nombre ne cesse d'augmenter. Les ours polaires vivent dans l'océan en été. Il nous est arrivé, à maintes reprises, d'apercevoir un objet blanc et, pensant que c'était un bloc de glace, de nous être déplacés pour le voir au milieu de l'océan seulement pour se rendre compte qu'il s'agissait d'un ours polaire en train de nager.

J'ai d'autres préoccupations. Lorsque vous dites que les connaissances des aînés sont importantes, oui, je suis d'accord avec vous. Nous ne donnons pas assez de crédibilité aux connaissances traditionnelles des aînés. Oui, nous devons consulter les aînés parce que nous ne manquons pas de détenteurs de connaissances traditionnelles. On prend de mauvaises décisions, des décisions qui ne sont pas éclairées, comme l'inclusion des ours polaires sur la liste des espèces en péril. Peut-être que si nous tenions compte du savoir traditionnel et l'intégrions à vos connaissances scientifiques, nous pourrions prendre de meilleures décisions.

Nous, les Inuits, conservons nos ressources. Ce n'est pas dans la coutume inuite de massacrer des espèces, et je parle des baleines à tête de taureau. Ce n'était pas les Inuits. De nos jours, c'est facile de blâmer les Inuits de l'extinction. Nous avons des quotas. Nous les avons toujours respectés. Nous pratiquons la conservation. Notre subsistance en dépend, et c'est ce qui assure

conservation strategies. It is the people who have no quotas around the world that slaughter and deplete species. We have always honoured quotas where quotas have been imposed.

Regarding area 0B, the quota that was recently freed by a foreign or southern company was passed on to another southern company. It should have gone to the Inuit fishermen. It is better if you would think and consult, and you continue to exclude us. Your minister of DFO makes decisions forgetting that we Inuit live in the area adjacent to division 0A and should have priority in tapping and obtaining the allocation.

In the future, I urge that you consult more with the adjacent communities and those affected by the resources leaving their waters. We are not happy with the recent quota that became free and was given to a southern fishing company. You know that people in the Baffin were interested in obtaining that quota.

I will leave it at that and I will be here to answer your questions.

[English]

Senator Robichaud: Thank you for your interesting presentation.

You say that in Cumberland Sound, there is an area where the whales congregate at a certain time of the year, and that the cruise ships are not warned that they should not go there. Is this area well known to the people here?

[Interpretation]

Mr. Akpalialuk: We know the birthing ground. It is at Clearwater Fjord. There will be a lot of people in the Clearwater Fjord area because the whales are birthing there in the summertime. We leave it alone during birthing season and we monitor it.

[English]

Senator Robichaud: In New Brunswick, in the Bay of Fundy, there is a zone where a certain type of whale, at a certain time in the summer, tends to congregate. They come together there, and there have been notices to shipping not to go through that area for the simple reason that they would somehow hurt the whales that are there. Have you made any representations to DFO or the Canadian Coast Guard in that respect, that the zone should be excluded from marine traffic at that time of the year?

[Interpretation]

Mr. Akpalialuk: There has been an interest in taking the cruise ships to Clearwater Fjord, and we have said no because it would disturb the birthing grounds. The community was adamant that cruise ships stay away from Clearwater Fjord because it is a

notre survie. Bien entendu, nous utilisons le milieu biologique marin avec sagesse, et nous appliquons des stratégies de conservation. Ce sont les gens à qui on n'impose aucun quota partout dans le monde qui massacrent des espèces et causent leur extinction. Nous avons toujours respecté les quotas qui nous ont été imposés.

En ce qui concerne la zone 0B, le quota a été récemment transféré d'une société étrangère, ou d'une société du Sud, à une autre société du Sud. Ce quota aurait dû être attribué aux pêcheurs inuits. Au lieu de réfléchir et de consulter, vous continuez de nous exclure. Le ministre du MPO prend des décisions en oubliant que nous, les Inuits, vivons dans la région adjacente de la division 0A et que nous devrions avoir la priorité en matière d'allocation des quotas.

Dans l'avenir, je vous encourage fortement à consulter davantage les communautés adjacentes et les gens qui sont touchés par la perte des ressources dans leurs eaux. Nous ne sommes pas contents du récent transfert de quota à une société de pêche du Sud. Vous savez que les habitants de l'île de Baffin devraient obtenir ce quota.

Je vais m'en tenir à cela, et je suis disposé à répondre à vos questions.

[Traduction]

Le sénateur Robichaud : Merci de vos observations intéressantes.

Vous avez dit que dans la baie Cumberland, il y a un endroit où les baleines se regroupent à une certaine période de l'année, et qu'on n'a pas interdit aux navires de croisière de s'y rendre. Les gens d'ici connaissent-ils bien cet endroit?

[Interprétation]

M. Akpalialuk : Nous connaissons l'aire de mise bas. C'est au fjord Clearwater. Il y aura beaucoup de gens dans la région du fjord Clearwater parce que c'est là que les baleines mettent bas en été. Nous nous tenons loin de la zone durant la saison de mise bas, et nous la surveillons.

[Traduction]

Le sénateur Robichaud : Au Nouveau-Brunswick, à la baie de Fundy, il y a un lieu où un certain type de baleine, à une certaine période en été, a tendance à se regrouper. Les baleines se rassemblent là-bas, et les navires ont été avisés de ne pas traverser cette zone pour la simple raison qu'ils pourraient blesser les baleines qui s'y trouvent. Avez-vous entrepris des démarches auprès du MPO ou de la Garde côtière canadienne à ce sujet, en proposant que la zone soit exclue du trafic maritime à cette période de l'année?

[Interprétation]

M. Akpalialuk : Un intérêt a été manifesté pour permettre aux navires de croisière de se rendre jusqu'au fjord Clearwater, mais nous avons refusé parce que cela perturberait les aires de mise bas. La communauté tenait absolument à ce que les navires de

birthing ground and must be protected. It is hands-off because belugas stay there in the summertime.

Senator Adams: Thank you for coming. I was supposed to have some frozen caribou with you, but I am sorry I did not make it.

You have whales in your waters, and I understand that DFO imposed a quota.

Mr. Akpalialuk: DFO told us that because we were depleting the whales, they imposed a quota on us. I will not even tell you how many we are allowed to catch. You can look it up. Pangnirtung never asked for a quota, but we were told we were depleting the whales, so DFO imposed a quota on us. The hunters never saw the need for a quota because they did not feel that it was required at the time. There was no fiord depletion, and DFO told us that they would try out the quota for a while and it would be removed within a short time. Now it is a full-time quota that we cannot backtrack on, and remove, because if we go over the quota, some people have ended up in court.

Senator Adams: When Peter Kilabuk was here, I said that I believe DFO scientists conducted a study in Cumberland Sound about a year ago. They thought 25,000 whales were accounted for in Cumberland Sound. DFO came up with this estimate. Did they ever relay that information to you?

Mr. Akpalialuk: Yes, there are ongoing studies by DFO. I do not think they did any air surveys last year, but the elders say that there is more than one stock, or more than one school of whales in our sea. There are others that go to another birthing place past Cumberland Sound. There is more than one birthing area. They are counted as one stock, but there are other stocks that elders know of that never make it to the fiord. They go elsewhere around Cumberland Sound. They may have counted one stock and not the other. We do not know.

Senator Adams: Do you have narwhals?

Mr. Akpalialuk: Yes, we have narwhals annually. We always see them in our waters. When I lived in an outpost camp away from the community, past Cumberland Sound, we had many different kinds of mammals. We would have a lot of seals at one time, and less another time because marine life migrates because of the feeding grounds or whatever. At certain times, we have a lot of fish and then they move on elsewhere. Marine life is not stationary. We know that if DFO came at a time when there were no fish, they would assume immediately we were depleting the stock and they would put on a moratorium or a quota because they do not know the movement, or even appreciate the movement, of different marine life. We all know that marine life move around. They have no boundaries. They have their own

croisière se tiennent loin du fjord Clearwater parce que c'est une aire de mise bas qui doit être protégée. C'est hors de question, parce que les bélugas restent là-bas en été.

Le sénateur Adams : Merci de votre présence. J'étais censé manger du caribou congelé avec vous, mais je suis désolé de ne pas avoir pu me joindre à vous.

Vous avez des baleines dans vos eaux, et je sais que le MPO a imposé un quota.

M. Akpalialuk : Le MPO nous a dit qu'il allait nous imposer un quota parce que nous étions en train de provoquer l'extinction des baleines. Je ne vais même pas vous dire le quota auquel nous avons droit. Vous pouvez trouver l'information. Pangnirtung n'a jamais demandé de quota, mais on nous a dit que nous étions en train de provoquer l'extinction des baleines. C'est pourquoi le MPO nous a imposé un quota. Les chasseurs n'ont jamais eu besoin de quota parce qu'ils n'estimaient pas en avoir besoin. Même si on n'assistait pas à une extinction, le MPO nous a dit qu'il allait mettre en application le quota pendant un certain temps, puis le retirer peu de temps après. Maintenant, nous sommes pris avec un quota permanent dont nous ne pouvons pas nous débarrasser parce que si nous dépassons le quota, il y aura des poursuites judiciaires, comme ce fut le cas pour certaines personnes.

Le sénateur Adams : Quand Peter Kilabuk a comparu, il a dit, je crois, que les scientifiques du MPO avaient entrepris une étude dans la baie Cumberland il y a environ un an. Ils pensaient avoir dénombré 25 000 baleines dans la baie Cumberland. C'est le MPO qui a donné cette estimation. Le ministère vous a-t-il fait part de cette information.

M. Akpalialuk : Oui, des études sont actuellement menées par le MPO. Je ne pense pas que le ministère ait fait des relevés aériens l'année dernière, mais les aînés disent qu'il y a plus d'un stock, ou plus d'un groupe de baleines dans notre mer. D'autres baleines vont à un autre lieu de mise bas, au-delà de la baie Cumberland. Il y a plus d'une aire de mise bas. On les considère comme un stock, mais les aînés savent qu'il y a d'autres stocks qui ne se rendent jamais jusqu'au fjord. Ils vont ailleurs autour de la baie Cumberland. Il se peut qu'on les compte comme un seul stock. Nous l'ignorons.

Le sénateur Adams : Avez-vous des narvals?

M. Akpalialuk : Oui, nous en avons chaque année. Nous les apercevons toujours dans nos eaux. Lorsque je vivais dans un camp éloigné, loin de la communauté, au-delà de la baie Cumberland, nous apercevions différents types de mammifères. Il y avait beaucoup de phoques à un moment donné, et moins à un autre moment parce les espèces marines migrent vers des aires d'alimentation, ou peu importe. Il arrive parfois que nous ayons beaucoup de poissons, mais ils se déplacent ailleurs. Le milieu biologique marin n'est pas immobile. Nous savons que si les représentants du MPO venaient à une période où il n'y aurait pas de poisson, ils supposeraient immédiatement que nous avons provoqué l'extinction du stock et ils imposeraient un moratoire ou un quota parce qu'ils ne connaissent pas le mouvement des

birthing and feeding grounds, and it is annual and changes with the seasons.

Senator Adams: Regarding turbot in your waters, some of your fishers were on the ice. Did they catch full-grown, mature turbot?

Mr. Akpalialuk: Now that we no longer have ice to sustain ice fishing because of the late freeze-up and early melt, I want you to think about how Pangnirtung can develop other economic activities because the ice turbot fishery, which was successful at the time, is no longer viable because of ice conditions or lack thereof. Few fishers are still trying to fish turbot. They have simply gone to a lower, shallower ground because they cannot travel far anymore into the open area. We have different names for turbot. We used to call them *nataarnaq*, but nowadays turbot is called *qaliralik*.

Now, with the high cost of gas and all the equipment and hunting gear when we go out turbot fishing to sell, the cost of living is rising rapidly. Yet, what we are paid by the pound for Arctic char and other fish, we have never had an increase. We are still paid the same price as 10 years or 20 years ago. We should have been given an increase in line with the cost of living today.

[English]

Senator Hubley: For your Pangnirtung Hunters and Trappers Organization, what has been the economic loss with the U.S. declaring the moratorium on hunting? Would that moratorium have affected the hunters and trappers personally, as guides and things of that nature? What was the overall effect for the community?

[Interpretation]

Mr. Akpalialuk: It has had a huge effect in our community, especially on seal pelts that we use to make money. When there is a proposed banning on sealskins or products, it has a huge effect on the community, and a negative impact on us. You, as a government, should know that Inuit use pelts for livelihood, and they would use whatever they make for hunting for gas and their equipment. They would use the money they make from the seal pelts or crafts for their hunting and also for survival, for food. We hunt animals to feed our communities. I want you to know; I want to be clear that is how it works up here.

[English]

Senator Hubley: Is that the same for the polar bear?

différentes espèces, ou n'en tiennent même pas compte. Nous savons tous que les espèces marines se déplacent. Elles n'ont pas de frontières. Elles ont leurs propres aires de mise bas et d'alimentation, et cela se fait tous les ans, au rythme des saisons.

Le sénateur Adams : En ce qui concerne le flétan noir dans vos eaux, certains de vos pêcheurs se livraient à la pêche sous la glace. Ont-ils attrapé des flétans noirs adultes?

M. Akpalialuk : Maintenant que nous n'avons plus les glaces pour continuer la pêche sous la glace en raison de la prise tardive et de la fonte précoce des glaces, je veux que vous pensiez à comment Pangnirtung peut mettre au point d'autres activités économiques étant donné que la pêche sous la glace du flétan noir, qui fonctionnait bien à l'époque, n'est plus viable en raison de l'état ou de l'absence des glaces. Peu de pêcheurs essaient encore de pêcher le flétan noir. Ils vont simplement dans les petits fonds parce qu'ils n'ont plus besoin d'aller en haute mer. Nous avons différents noms pour qualifier le flétan noir. Nous l'appelions autrefois le *nataarnaq*, mais maintenant nous l'appelons le *qaliralik*.

À l'heure actuelle, le coût de la vie augmente rapidement quand nous allons pêcher le flétan noir en vue de le vendre en raison du prix élevé de l'essence et de tout l'équipement et du matériel de chasse. Le prix qu'on nous paie la livre pour l'omble chevalier et d'autres poissons n'a pourtant jamais augmenté. On nous paie le même prix qu'il y a dix ou 20 ans. On aurait dû nous donner une hausse en fonction du coût de la vie de nos jours.

[Traduction]

Le sénateur Hubley : Pour votre Pangnirtung Hunters and Trappers Organization, quelle a été la perte économique engendrée par le moratoire sur la chasse déclaré par les États-Unis? Ce moratoire a-t-il eu des répercussions sur les chasseurs et les trappeurs personnellement, comme guides et autres choses de cette nature? Dans l'ensemble, quelle a été l'incidence sur la communauté?

[Interprétation]

M. Akpalialuk : Le moratoire a eu d'énormes répercussions sur notre communauté, surtout pour ce qui est des peaux de phoque qui nous rapportaient autrefois de l'argent. Une interdiction proposée de la vente des peaux ou des produits dérivés du phoque a des répercussions considérables sur la communauté et des répercussions négatives sur nous. Comme gouvernement, vous devriez savoir que les Inuits utilisent les peaux à des fins de subsistance, et qu'ils se serviraient de ce que leur rapporte la chasse pour l'essence et leur équipement. Ils utiliseraient l'argent provenant de la vente des peaux de phoque ou de l'artisanat qu'ils font à partir de ces peaux pour leur chasse et aussi pour leur survie, pour la nourriture. Nous chassons les animaux pour nourrir nos communautés. Je veux que vous le sachiez; je veux être clair que c'est ainsi que nous fonctionnons.

[Traduction]

Le sénateur Hubley : Est-ce la même chose pour l'ours polaire?

[Interpretation]

Mr. Akpalialuk: Yes, it is exactly the same. We also face many difficulties because of a proposed banning of polar bear hunting. This new proposed regulation will have a huge negative impact on us. The polar bear hunters usually make a little bit of money from pelts when they hunt. It will have a negative impact on hunters. We foresee negative impacts for the hunters.

[English]

Senator Cochrane: Mr. Akpalialuk, I want to talk about cruise ships. We have heard that it is predicted there will be an increase in the number of cruise ships that you will see in the future. You have said that cruise ships should stay away from the birthing ground and from the mammals and so on. What do you see in the future for cruise ships? Will they be an advantage or a disadvantage to the industry?

[Interpretation]

Mr. Akpalialuk: For us Inuit, I will tell you my experience. Once they come to the community here, they help us because of the arts and crafts we sell in our communities. It is good for arts and crafts in the community because they make a little bit of money out of that. An increase in cruise ships coming to the communities will also have a negative impact especially on sea mammals, especially in the area where there are calving grounds. The negative impact is bigger to the marine mammals and the environment. The negative impact is bigger than the positive.

[English]

Senator Cochrane: What do you suggest we do?

[Interpretation]

Mr. Akpalialuk: The cruise ships will not stop, first of all, and probably will increase because of climate change. You know that because you already have questions about climate change. Of course, because of that, cruise ships will come up here in the North, and they are already, from all over the world. They are interested in coming up North to explore, to visit, et cetera.

When icebreakers break the ice, it moves everywhere and the ice packs move everywhere. The open water has a lot of packed ice once they have broken the ice. Once the icebreakers break the multi-year ice, it becomes open water. The open water becomes bigger and it affects the ice formation and freeze-up.

[English]

The Chair: Thank you very much for being with us and sharing your unique perspective. We are grateful to hear from somebody who is on the frontline. Everything that you have said has been

[Interprétation]

M. Akpalialuk : Oui, c'est exactement la même chose. Nous sommes aussi confrontés à de nombreuses difficultés en raison d'une interdiction proposée de la chasse à l'ours polaire. Ce nouveau règlement proposé aura d'énormes répercussions négatives sur nous. Les chasseurs d'ours polaire font habituellement un peu d'argent de la vente des peaux des ours qu'ils chassent. Ce règlement aura une incidence négative sur les chasseurs. Nous prévoyons des conséquences négatives pour eux.

[Traduction]

Le sénateur Cochrane : Monsieur Akpalialuk, je veux parler des navires de croisière. Nous avons entendu dire qu'on prévoit en accroître le nombre dans l'avenir. Vous avez dit qu'ils devraient rester à l'écart de la zone de mise bas, des mammifères, et cetera. Que voyez-vous pour les navires de croisière dans l'avenir? Représenteront-ils un avantage ou un inconvénient pour l'industrie?

[Interprétation]

M. Akpalialuk : Je vais vous raconter notre expérience à nous, les Inuits. Quand les navires de croisière viennent dans la communauté, cela nous aide car les arts et les objets d'artisanat se vendent. C'est une bonne chose en ce sens car les membres des communautés gagnent ainsi un peu d'argent. Une hausse du nombre de navires de croisière qui viennent dans les communautés aura aussi des répercussions négatives, surtout sur les mammifères marins, et plus particulièrement dans les zones de mise bas. Les répercussions négatives sont plus importantes sur les mammifères marins et l'environnement. Il y a plus d'inconvénients que d'avantages.

[Traduction]

Le sénateur Cochrane : Que suggérez-vous que nous fassions?

[Interprétation]

M. Akpalialuk : Les navires de croisière n'arrêteront pas, dans un premier temps, et leur nombre augmentera probablement en raison des changements climatiques. Vous le savez car vous avez déjà des questions sur les changements climatiques. Bien entendu, il y aura donc des navires de croisière qui sillonneront le Nord, et il y en a déjà qui viennent de partout dans le monde. Les gens s'intéressent au Nord pour explorer, visiter, et cetera.

Quand les brise-glaces défont les glaces, celles-ci se dispersent partout et les banquises vont partout. Il y en a beaucoup dans les eaux libres une fois qu'ils ont brisé les glaces. Une fois qu'ils défont les glaces pluriannuelles, nous obtenons des eaux libres. Les eaux libres augmentent, ce qui a une incidence sur la formation et la prise des glaces.

[Traduction]

Le président : Merci beaucoup d'être parmi nous pour nous faire part de votre point de vue unique. Nous sommes reconnaissants d'entendre l'opinion d'une personne qui est en

recorded and our researchers have made notes. You can be sure that we will reflect on this information. You have been helpful to us, and thank you very much for coming.

[Interpretation]

Mr. Akpalialuk: Thank you for inviting me to talk to you about our community concerns.

[English]

The Chair: I now call on Don Cunningham, who is the General Manager of the Pangnirtung Fisheries. He is formerly of Mahone Bay, Nova Scotia, now happily living in Pangnirtung.

We had some time with Don this morning. We were able to go through the plant, and to spend a half an hour to three-quarters of an hour asking Don detailed questions, which he answered in a detailed, knowledgeable way so we learned a lot this morning.

Perhaps you can keep your presentation short so we can ask questions that we probably did not ask this morning. Will you please first introduce the people you have with you?

Don Cunningham, General Manager, Pangnirtung Fisheries: Yes, thank you, chair and senators.

The gentleman to my immediate left that some of you had a chance to meet this morning is Manasa Evic. He is Chairman of the Board of Pangnirtung Fisheries. The gentleman on my far left is Joopa Gowdluapik, Chairman of the Board of Cumberland Sound Fisheries, which is our 49 per cent owner. I asked them to join me here because they may be able to answer some of the questions you have for us.

You had the opportunity to visit us this morning, which we welcomed. It was a good opportunity to hear some of your concerns and questions, and they were good questions.

Again, I want to take the opportunity to welcome you here to Pangnirtung, as I am sure many others have. I have found it a friendly community. They make everyone welcome that comes here.

I want to give a little background on Pangnirtung Fisheries. This plant was built in the early 1990s here in the community, the plant that exists there now. It is owned 51 per cent by the Nunavut Development Corporation, which is an arm of the Government of Nunavut; and it is owned 49 per cent by Cumberland Sound Fisheries Ltd., which is a wholly owned Inuit company here in the community. Almost all its shareholders are right here in the community.

As I said this morning, we process turbot mainly, but we also process Arctic char. Turbot is our big volume fish, but Arctic char is becoming more and more important to us.

première ligne. Tout ce que vous avez dit a été consigné au compte rendu et nos attachés de recherche ont pris des notes. Vous pouvez être sûr que nous réfléchirons à cette information. Vous nous avez été d'une aide précieuse, et merci beaucoup d'être venu.

[Interprétation]

M. Akpalialuk : Merci de m'avoir invité à vous parler des préoccupations de nos communautés.

[Traduction]

Le président : Je cède maintenant la parole à Don Cunningham, directeur général de la Pangnirtung Fisheries. Il habitait autrefois dans la baie Mahone, en Nouvelle-Écosse, et il est maintenant heureux de vivre à Pangnirtung.

Nous avons passé du temps avec Don ce matin. Nous avons pu visiter l'usine et passer une demi-heure, trois quarts d'heure, à lui poser des questions précises, auxquelles il a répondu d'une manière détaillée et informée; nous avons donc beaucoup appris ce matin.

Vous pouvez peut-être faire une brève déclaration pour que nous puissions vous poser des questions que nous n'avons probablement pas posées ce matin. Pourriez-vous s'il vous plaît commencer par présenter les personnes qui vous accompagnent?

Don Cunningham, directeur général, Pangnirtung Fisheries : Bien sûr, et merci, monsieur le président et honorables sénateurs.

Le monsieur juste à ma gauche, que certains d'entre vous ont eu la chance de rencontrer ce matin, est Manasa Evic. Il est président du conseil d'administration de la Pangnirtung Fisheries. Le monsieur à côté de lui, c'est Joopa Gowdluapik, président du conseil d'administration de la Cumberland Sound Fisheries, qui est propriétaire de la Pangnirtung Fisheries à 49 p. 100. Je leur ai demandé de m'accompagner parce qu'ils pourront peut-être répondre à certaines de vos questions.

Vous avez eu l'occasion de nous rendre visite ce matin, et nous en sommes très heureux. C'était une bonne occasion d'entendre certaines de vos préoccupations et questions, et vous avez posé de bonnes questions.

Encore une fois, je veux en profiter pour vous souhaiter la bienvenue ici, à Pangnirtung, comme bon nombre d'entre vous l'ont fait, j'en suis sûr. J'ai trouvé la communauté accueillante. Tous ceux qui viennent ici se sentent les bienvenus.

Je veux donner quelques renseignements généraux sur la Pangnirtung Fisheries. Cette usine a été construite au début des années 1990 dans la communauté et y est toujours à l'heure actuelle. La Société de développement du Nunavut en est la propriétaire à 51 p. 100 et la Cumberland Sound Fisheries, une entreprise appartenant exclusivement aux Inuits de la communauté, l'est à 49 p. 100. Presque tous ses actionnaires vivent dans la communauté.

Comme je l'ai dit ce matin, nous transformons principalement le flétan noir, mais aussi l'omble chevalier. Nous transformons de grandes quantités de flétan noir, mais l'omble chevalier prend de plus en plus d'importance pour nous.

As some of the other speakers have mentioned, we are a big part of the economy of this area. We buy all the local commercial landings of turbot and Arctic char. Those fish are the ones that are caught by the local fishermen and are landed here in Pangnirtung; both turbot caught through the ice and char caught both in the summer and in the winter fishery.

The other big volume of fish that we buy is what we call frozen-at-sea turbot. It is caught using factory freezer trawlers in deeper water of Davis Strait, between Greenland and Baffin Island. We buy a lot of that fish. That is our volume fish really. The trawlers are working mainly on quotas that they have developed, they have of their own, or they have obtained from Cumberland Sound Fisheries. The way it works is, they buy quota and they fish, and then we buy back some of the fish.

We employ generally 30 local people in our plant for about eight months of the year, processing turbot mostly, but the char comes into the picture from season to season. We buy, as I said, about 300 tonnes to 400 tonnes of turbot from the offshore that is landed here in Pangnirtung. We also buy approximately up to 10 metric tonnes of Arctic char every year. We buy up to about 40 tonnes of turbot every year. Again, as some of the other speakers have indicated, the ice conditions determine in a big way how much fish we land here.

The fish plant is becoming closer and closer every year to sustained profitability. We are profitable one year, and then we lose a bit in another year. There are two or three challenges we need to solve, and I am confident that we will solve them over the years to come.

I want to touch on three main things with you, and some of these things have been talked about by other speakers. My first issue is the Pangnirtung wharf and harbour facility. I think you have had a chance to walk by it or drive by it, at least, and see what we have there now. As you all know, \$8 million was recently approved in the federal budget for improving the wharf and harbour facilities here. That is good news.

As an aside, Alan Kathan, who is the gentleman with Small Craft Harbours, is handling that project, and he asked me to apologize to the committee because his schedule did not allow him to be here. He would like to have been here today to help answer questions. He is coming to the community, I think, in the next couple of weeks with other staff to talk to the community about the final design and plans for the facility.

I am talking now from the perspective of Pang Fisheries. We are looking for basically three things. We want a harbour that is accessible 24 hours per day, so that is, all levels of the tide. We need a mooring area that can handle up to 75 small boats, and probably up to six larger boats that we hope to start bringing into this fishery to try to develop it here. We also want it to be able to handle the 65-metre boats that fish offshore for us and land the

Comme certains des témoins l'ont mentionné, nous représentons une part considérable de l'économie de la région. Nous achetons tous les débarquements commerciaux locaux de flétan noir et d'omble chevalier. Ce sont les poissons qui sont attrapés par les pêcheurs locaux et qui sont débarqués ici à Pangnirtung, tant le flétan noir pêché sous la glace que l'omble chevalier pêché l'été et l'hiver.

L'autre poisson que nous achetons et transformons en grandes quantités est ce que nous appelons le flétan noir surgelé en mer. Il est capturé au moyen de chalutiers congélateurs industriels dans les eaux profondes du détroit de Davis, entre le Groenland et l'île de Baffin. Nous achetons de grandes quantités de ce poisson. C'est vraiment celui que nous achetons le plus. Les chalutiers utilisent principalement des quotas qu'ils se sont fixés eux-mêmes ou qu'ils ont obtenus de la Cumberland Sound Fisheries. Ils achètent des quotas et ils pêchent, et nous achetons ensuite une partie du poisson.

Nous embauchons généralement 30 personnes de la localité à notre usine pendant environ huit mois de l'année, pour transformer le flétan noir principalement, mais l'omble chevalier intervient d'une saison à l'autre. Comme je l'ai dit, nous achetons de 300 à 400 tonnes de flétan noir pêché en haute mer qui est débarqué ici à Pangnirtung. Nous achetons aussi près de 10 tonnes métriques d'omble chevalier et près de 40 tonnes de flétan noir chaque année. Là encore, comme quelques témoins l'ont indiqué, la quantité de poisson que nous débarquons ici dépend largement de l'état des glaces.

L'usine de transformation du poisson se rapproche de plus en plus chaque année de la rentabilité durable. Nous réalisons des profits une année, et nous accusons de légères pertes l'année suivante. Nous devons relever deux ou trois défis, et je suis certain que nous y parviendrons dans les années à venir.

Je veux aborder trois principaux points avec vous, et certains ont été évoqués par d'autres intervenants. Premièrement, il y a le quai et l'installation portuaire de Pangnirtung. Je crois que vous avez eu l'occasion de passer devant à pied ou en voiture, à tout le moins, et de voir ce que nous avons là maintenant. Comme vous le savez tous, huit millions de dollars ont récemment été approuvés dans le budget fédéral pour rénover le quai et les installations portuaires ici. C'est une bonne nouvelle.

Soit dit en passant, Alan Kathan, qui travaille pour le Programme des ports pour petits bateaux, est chargé du projet, et il m'a demandé de vous présenter ses excuses car il n'a pas pu être là en raison de son emploi du temps. Il aurait aimé être ici aujourd'hui pour aider à répondre aux questions. Je crois qu'il va venir dans la communauté dans les prochaines semaines avec d'autres employés pour parler des plans définitifs pour l'installation.

Je parle maintenant du point de vue de la Pangnirtung Fisheries. Nous voulons trois choses essentiellement. Nous voulons un port qui est accessible 24 heures sur 24, c'est-à-dire à tous les niveaux de marée. Nous avons besoin d'une aire d'accostage qui peut accueillir jusqu'à 75 petits bateaux, et probablement jusqu'à six gros bateaux, ce qui nous permettra, espérons-le, de développer la pêche dans la région. Nous voulons

fish here in the harbour, which, at the present time, must be carried ashore in small boats, one pallet at a time. The wharf needs to be equipped with an electric derrick so that we can handle at least up to 25 pounds of weight coming out of the water, so that we can unload all those boats, every one of them.

If we had a wharf that meets those conditions, or a basin and wharf that meets those conditions, we would be perfectly fine as far as Pangnirtung Fisheries goes. However, as you have heard from other representatives of the community in particular, they have other items on their agenda that they would like to incorporate.

The second item is the quota issue. Several speakers have already touched on this item so I will not spend too much time on it. I have attached a letter that was written recently by the Nunavut Minister of the Environment to Minister of Fisheries and Oceans, Loyola Hearn, about the issue of quotas, and the complaint this community, the whole Territory of Nunavut, has with the way we are being treated with regard to issuing quota.

I will not spend a lot of time on that item. It is enough to say that we have a problem. The Territory of Nunavut does not have as much fish off its shores compared to the percentage that southern communities have off their shores, and it is a real issue for us. The federal government said basically, buy some boats and they will give Nunavut a quota. They have bought boats — the bigger boats I am talking about now — but now they are not getting enough quota to make the boats economically viable, so they are in a catch-22 situation there. Again, there is a speaker coming later, I am sure, that will touch on this item as well.

I will not spend a lot of time on quotas. I will only say that we need more quota. The fish plant needs quota. We are a fish plant without quota, which is not a good place to be. However, we are fortunate in that one of our owners, who is Cumberland Sound Fisheries, provides quota to us, which we buy from them and then we, in turn, use it to obtain fish for the fish plant. We are fortunate to have both our owners, who are community minded, trying to ensure that this fish plant not only can become profitable but also can become a serious employer in the community, with local people.

The third item I will talk on, which, again, some of you have mentioned in your questions with other speakers, is this summer turbot fishery. You have heard from several people about how the winter turbot fishing is suffering, especially because of ice conditions. The fishermen cannot reach the same areas that they used to be able to reach. Because of loss of gear, a lot of them are fishing much anymore. Only a few hardy souls who either did not lose gear or who can afford to re-gear are still going out fishing. However, the number goes down every year and it hurts the fish plant because we do not receive a supply of fish.

également qu'elle puisse accueillir les bateaux de 65 mètres qui pêchent en haute mer pour nous et débarquent le poisson ici au port. En ce moment, le poisson doit être transporté sur la côte dans de petits bateaux, une palette à la fois. Le quai doit être équipé d'un mât de charge électrique pour que nous puissions soulever au moins 25 livres de l'eau pour pouvoir décharger tous ces bateaux, sans exception.

Si nous avions un quai qui répond à ces conditions, ou un bassin et un quai qui répondent à ces conditions, nous n'aurions absolument aucun problème avec la Pangnirtung Fisheries. Toutefois, comme d'autres représentants de la communauté en particulier vous l'ont dit, ils aimeraient incorporer d'autres éléments à leur programme.

Le deuxième point est la question des quotas. Puisque plusieurs intervenants en ont déjà parlé, je ne vais pas m'y attarder trop longtemps. J'ai joint une lettre qu'a envoyée récemment le ministre de l'Environnement du Nunavut au ministre des Pêches et des Océans, Loyola Hearn, sur la question des quotas, et sur la plainte de la communauté, de tout le territoire du Nunavut, sur la façon qu'on nous traite actuellement pour ce qui est de l'allocation des quotas.

Je ne vais pas m'attarder sur ce point. Je vais simplement dire que nous avons un problème. Le territoire du Nunavut n'a pas autant de poissons au large de ses côtes que les communautés du Sud, et c'est réellement un problème pour nous. Le gouvernement fédéral a essentiellement dit au territoire d'acheter des bateaux, et il lui donnera un quota. Il a acheté des bateaux — les gros bateaux dont je parle maintenant —, mais il n'obtient pas suffisamment de quotas pour rendre les bateaux rentables, et il se trouve donc dans une impasse. Là encore, je suis certain qu'un témoin en parlera plus tard également.

Je ne vais pas m'attarder longtemps sur les quotas. Je vais simplement dire que nous en avons besoin de plus. L'usine de transformation du poisson en a besoin. Nous n'en avons pas, ce qui n'est pas l'idéal. Toutefois, nous avons la chance qu'un de nos propriétaires, la Cumberland Sound Fisheries, nous fournisse des quotas, que nous achetons et que nous utilisons en retour pour approvisionner l'usine. Nous avons la chance que nos deux propriétaires, dotés d'un esprit communautaire, essaient de veiller à ce que cette usine devienne non seulement rentable mais aussi un employeur sérieux dans la communauté, avec la population locale.

Troisièmement, je vais parler de ce que certains d'entre vous ont mentionné dans vos questions à d'autres intervenants, à savoir la pêche estivale du flétan noir. Vous avez entendu plusieurs personnes parler des difficultés que connaît la pêche hivernale du flétan noir, surtout à cause de l'état des glaces. Les pêcheurs ne peuvent pas atteindre les zones où ils pouvaient se rendre autrefois. En raison de la perte d'équipement, un grand nombre d'entre eux ne pêchent plus beaucoup. Seulement quelques âmes vaillantes qui soit n'ont pas perdu d'équipement, soit ont les moyens de s'en acheter d'autre, pêchent toujours. Toutefois, leur nombre baisse chaque année, ce qui nuit à l'usine de transformation car ils ne nous approvisionnent pas en poissons.

What we are attempting to do here, and we plan to start this summer, is to have the summer fishery going as well as the winter fishery used to be. To do that, we need to have access to one or two larger boats to fish in deeper water. The small boats that this community owns are not capable of fishing in the water, in the depths where we think the turbot are; where we think they go in the summertime. We need larger boats, but they need to be boats that, down the road, are economically possible for community members or local fishermen to purchase so that they can own these boats eventually, and do the fishing themselves. That is the goal of the fish plant. We do not want to be in the fishing, the harvesting side; we want to buy from fishermen. We are the middle man between the market and the harvester, so we want them to harvest. We are trying to take the lead here in developing this fishery because not too many others are either able or willing to develop it. A lot of groups are willing to support us so we are fortunate in that regard. That is what we are hoping for.

There is no doubt that this fishery has a huge impact on this community. That 500 tonnes of quota that is out there available — that is the community quota — has over a million dollar value in the wharf price to us. That is a million dollars, or the potential of a million dollars, going to local fishermen. It is a tremendous impact. It means the plant can work for probably three additional months per year. Wages go to the local people here, and at the end of the day we sell that fish and hopefully make a profit on it. Everybody benefits here if we can make this plant work. However, we have some challenges. As I said, we need to find the funding for a boat and then we need to find fish, because no one yet knows where that fish may be. We have some good ideas, and that is where local community people are valuable to me. A lot of them are almost certain they know where the fish are so we will use a lot of their knowledge and skills to help us find that fish. We have the benefit of a couple of early explorations that were done by DFO and, I think, economic development people out of Nunavut. Back in the late 1990s, a couple of significant surveys were done, and they found fish but the stocks were not extensive. We want to do it so that we can prove it is economical.

Those are the three issues I wanted to bring up to the committee. I am sure there are many more, and you will hear a lot from community members. I want to thank you for allowing me this opportunity, and I hope that some of these issues will be issues coming through Parliament, like the new Fisheries Act, which you people will have your hands on eventually. We appreciate anything that this committee can do to ensure that the Territory of Nunavut is protected, especially in obtaining more quota, and that it is not all given away before we are allowed a chance to fish it.

Ce que nous essayons de faire, et nous prévoyons commencer cet été, c'est de veiller à ce que la pêche estivale fonctionne aussi bien que la pêche hivernale autrefois. Pour ce faire, il nous faut un ou deux gros bateaux pour pêcher en eaux profondes. Les petits bateaux que notre communauté possède ne peuvent pas pêcher en mer, aux profondeurs où nous pensons que le flétan noir se trouve, où nous croyons qu'il se réfugie l'été. Il nous faut de plus gros bateaux, mais ce doit être des bateaux que les membres de la communauté ou les pêcheurs locaux peuvent acheter pour qu'ils puissent leur appartenir un jour et qu'ils puissent pêcher eux-mêmes. C'est l'objectif de l'usine de transformation du poisson. Nous ne voulons pas nous occuper de la pêche; nous voulons acheter du poisson aux pêcheurs. Comme nous sommes l'intermédiaire entre le marché et les pêcheurs, nous voulons qu'ils pêchent. Nous essayons de jouer un rôle de chef de file ici pour développer la pêche car peu de gens sont capables de le faire ou disposés à le faire. Nous sommes très chanceux car de nombreux groupes sont disposés à nous venir en aide. C'est ce que nous espérons.

Il ne fait aucun doute que ces pêches ont une énorme incidence sur la communauté. Ce quota de 500 tonnes qui est disponible — c'est le quota de la communauté — représente plus d'un million de dollars pour nous. C'est un million de dollars, ou le potentiel d'un million de dollars pour les pêcheurs locaux. Ce sont d'importantes retombées. Cela veut dire que l'usine peut être en exploitation trois mois de plus par année probablement. Les salaires sont versés aux membres de la population locale et, au bout du compte, nous vendons ce poisson en espérant réaliser un profit. Tout le monde est gagnant si nous exploitons cette usine. Toutefois, nous sommes confrontés à des défis. Comme je l'ai dit, nous devons trouver du financement pour acheter un bateau et nous devons ensuite trouver du poisson, car personne ne sait encore où ce poisson peut être. Nous avons quelques bonnes idées, et c'est là que les membres de la communauté me sont d'une aide précieuse. Bon nombre d'entre eux sont presque certains de savoir où le poisson se trouve, et nous tirerons donc parti d'un grand nombre de leurs connaissances et de leurs compétences pour nous aider à trouver le poisson. Nous bénéficions de quelques premières explorations qui ont été effectuées par le MPO et, je crois, de l'aide des personnes chargées du développement économique à l'extérieur du Nunavut. À la fin des années 1990, quelques grandes explorations ont été faites, et on a trouvé du poisson, mais les stocks n'étaient pas vastes. Nous voulons le faire pour pouvoir prouver que c'est économique.

Ce sont les trois points que je voulais présenter au comité. Je suis certain qu'il y en a beaucoup plus, et vous entendrez bien des commentaires de la part des membres de la communauté. Je veux vous remercier de m'avoir donné cette occasion, et j'espère que certaines de ces questions seront débattues au Parlement, comme la nouvelle Loi sur les pêches, dont vous serez saisis tôt ou tard. Nous sommes reconnaissants au comité de tout ce qu'il fait pour assurer que le territoire du Nunavut est protégé, surtout pour obtenir plus de quotas, et faire en sorte qu'ils ne sont pas tous alloués avant d'avoir eu la chance de les pêcher.

That concludes my comments. I know my two friends here, the chairmen of both our boards, would be happy to help answer any questions.

The Chair: You are right; the Fisheries Act will be coming up and we will have a chance eventually to look at it. It is useful for us to have contacts in various parts of the country, in particular the Arctic, so that we can obtain useful information.

Senator Cochrane: Mr. Cunningham, I heard what you said about the \$8 million that was approved to construct a wharf and harbour facilities. The project is under the control of Alan Kathan, who is the regional director of Small Craft Harbours. What discussions have you had with him in regards to your demands, like those three issues that you mentioned?

Mr. Cunningham: I became aware of him here only recently. I had a call from Public Works and Government Services Canada in Halifax. They had been tasked with the job of finalizing the details of the design, and they probably will build the wharf. I think it will be Public Works and Government Services Canada that will do it. When he called, he did not say in so many words, but I sensed he was talking about something different than what I visualized here. I finally obtained Mr. Kathan's name and called him. He was good to talk with. He is supportive of the facility here. As far as the fish plant goes, what he proposes, I think, will be suitable. Mind you, we will not have it for about three years but over time it will get there. I have had, I think, two or three conversations and a few e-mails exchanged with him. He mentioned he is coming here in the next couple of weeks and they want to finalize what they will do, making sure that they are on the same page as the community.

For your interest, I included a diagram of what they are proposing at the moment, or what is on the table. It is in our submission to the committee. It is a coloured drawing in the back. That is something they developed over several consultations with the community here two or three years ago. They are still on that plan, but I think they are open to changes if the community holds strong views about revisions.

Senator Cochrane: That was my next question. Will the community people be involved? There is no point in building a wharf unless it is built to the needs of this area, to the needs of the people of the area. Will they have input?

Mr. Cunningham: Yes, and they already have had input. There have been at least two consultations, I think, here in the community within the last two or three years. That is where they developed the details of this plan.

You have to be aware that Small Craft Harbours look after fishing interests. They are not in the business of commercial harbours. They have tried to design this harbour to meet the needs of all the fishing interests that use it. At the moment, that is up to a 65-metre vessel. That design would automatically incorporate the smaller vessels that we are interested in, and the bigger ones that deliver our fish. The design does not make

Voilà qui conclut mes observations. Je sais que mes deux amis ici, les présidents de nos conseils, seront heureux de répondre à vos questions.

Le président : Vous avez raison. La Loi sur les pêches sera déposée et nous aurons l'occasion de l'étudier tôt ou tard. Il nous est utile d'avoir des contacts dans différentes régions du pays, en particulier dans l'Arctique, pour que nous puissions obtenir de l'information utile.

Le sénateur Cochrane : Monsieur Cunningham, j'ai entendu ce que vous avez dit au sujet des huit millions qui ont été approuvés pour construire un quai et des installations portuaires. Le projet est dirigé par Alan Kathan, qui est le directeur régional du Programme des ports pour petits bateaux. Quelles discussions avez-vous eues avec lui concernant vos demandes, comme les trois points que vous avez mentionnés?

M. Cunningham : Je n'ai fait sa connaissance que récemment. J'ai reçu un appel d'un fonctionnaire de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada à Halifax. On avait confié au ministère la tâche de mettre la dernière main au plan, et il construira probablement le quai. Je pense que TPSGC s'en chargera. Quand il a appelé, il ne l'a pas dit en ces termes, mais j'ai eu l'impression qu'il parlait de quelque chose de différent de ce que j'avais envisagé. J'ai enfin obtenu le nom de M. Kathan et je lui ai téléphoné. C'était bien de discuter avec lui. Il appuie l'installation. Pour ce qui est de l'usine de transformation du poisson, je crois que ce qu'il propose conviendra. Remarquez que nous ne l'aurons pas avons trois ans environ mais nous finirons par l'avoir un jour. J'ai eu deux ou trois conversations avec lui et nous nous sommes envoyés quelques courriels, je crois. Il a dit qu'il viendra ici dans les prochaines semaines et que son équipe et lui veulent mettre la dernière main à ce qu'ils feront, s'assurer qu'ils sont sur la même longueur d'ondes que la communauté.

Pour votre gouverne, j'ai inclus un diagramme de ce qu'ils proposent en ce moment, ou de ce qui est sur la table. Il se trouve dans notre mémoire. C'est un dessin en couleurs à l'endos. C'est quelque chose qu'ils ont mis au point au terme de plusieurs consultations avec la communauté il y a deux ou trois ans. Ils suivent toujours ce plan, mais je crois qu'ils sont ouverts aux changements si la communauté a des opinions bien arrêtées concernant des révisions.

Le sénateur Cochrane : C'était ma prochaine question. Les membres de la communauté participeront-ils? Il ne sert à rien de construire un quai s'il ne répond pas aux besoins de la région, aux besoins de la population. Auront-ils voix au chapitre?

M. Cunningham : Oui, et ils l'ont déjà. Ils ont assisté à au moins deux consultations, je crois, ici dans la communauté au cours des deux ou trois dernières années. C'est à ce moment-là qu'ils ont mis au point les détails de ce plan.

Vous devez savoir que le Programme des ports pour petits bateaux veille aux intérêts de l'industrie de la pêche. Il ne s'occupe pas des ports commerciaux. Il a essayé de concevoir les plans de ce port pour répondre aux besoins de tous ceux qui l'utilisent. Pour le moment, il peut accueillir un navire allant jusqu'à 65 mètres. Le plan incorporerait automatiquement les petits navires qui nous intéressent, et les plus gros qui livrent nos prises. Il ne permettrait

allowance to bring in what we call the sealift vessels, the 400-foot vessels out of Montreal that bring cars, vehicles, machinery and everything else up here. Those vessels would not be able to enter the harbour that Small Craft Harbours proposes.

I am guessing the community will try to expand on their plan. I think Mr. Kathan has already indicated that he is open to that suggestion if groups want to involve other federal departments who are willing to put in funds. They are more than happy to expand it. But \$8 million will not build a facility that will allow these 400-foot vessels to come here or to land.

Senator Cochrane: That is my point. Once we put something in here it has to be worthwhile, and it has to be for the use of the people.

Mr. Cunningham: Yes, that was my concern. I was concerned they would spend it all on consultations or the people in Halifax doing a design. That is what I was worried about.

Senator Cochrane: We are all on the same page, are we not?
We had a tour of your plant and we are grateful for that. For the record, tell us about the employment within your plant. We are looking mostly at the employment of the residents of the area. Who do you employ? Is there a need to employ more, or are there more people you can employ, and so on and so forth?

The Chair: If any of the three witnesses want to participate at any time, feel free to do so.

Mr. Cunningham: I guess I probably can handle this one because I am heavily involved with it.

We employ probably about 30 people, up to 30 people full-time, in the eight months that we process offshore turbot, and lesser numbers when we process char and our winter turbot because the volumes are not there, or we employ that many but not for every day of the week. However, the winter turbot, that volume fish is five days a week, up to 30 people. These employees are all local community people. There are only two employees in that plant who are not from Pangnirtung. I am one of them, and our production manager is another.

I do not know if I mentioned it this morning but my goal is — and I hope it will be in my lifetime too — that my job is taken over by somebody from this community. My goal is that we can bring some people up and they will do my job eventually.

Senator Cochrane: Do you see an opportunity to employ more local people?

Mr. Cunningham: Yes, I think I mentioned that this morning too. We should have another 15 to 20 employees in that plant to make it run as efficiently as it can be run. It is like any

pas d'accueillir ce que nous appelons les navires de transport maritime, les navires de 400 pieds de longueur en provenance de Montréal qui transportent des automobiles, des véhicules, de la machinerie, et cetera. Ces navires ne pourraient pas entrer dans le port proposé par le Programme des ports pour petits bateaux.

Je présume que la communauté essaiera de discuter davantage de leur plan. Je crois que M. Kathan a déjà indiqué qu'il est ouvert à cette suggestion si des groupes veulent faire participer d'autres ministères fédéraux qui sont disposés à allouer des fonds. Ils sont très heureux de l'élargir. Mais la somme de huit millions de dollars ne permettra pas de construire une installation où les navires de 400 pieds pourront accoster.

Le sénateur Cochrane : C'est ce que je dis. Une fois que nous aménageons une installation ici, il faut qu'elle en vaille la peine, et la population doit pouvoir l'utiliser.

M. Cunningham : Oui, c'était ma préoccupation. J'étais inquiet qu'ils dépenseraient tout l'argent sur des consultations ou sur les personnes à Halifax chargées de dessiner un plan. C'était ce qui me préoccupait.

Le sénateur Cochrane : Sommes-nous tous d'accord?
Vous nous avez fait visiter votre usine et nous vous en sommes reconnaissants. Aux fins du compte rendu, parlez-nous de l'emploi au sein de votre usine. Nous nous penchons surtout sur l'emploi des résidents de la région. Qui embauchez-vous? Faut-il engager plus de gens, ou pouvez-vous en embaucher plus, et cetera?

Le président : Si l'un ou l'autre de vous trois veut intervenir à n'importe quel moment, n'hésitez pas à le faire.

M. Cunningham : J'imagine que je peux probablement répondre à cette question car je participe activement à l'embauche.

Nous engageons 30 personnes environ, jusqu'à 30 employés à plein temps, pendant les huit mois où nous transformons le flétan noir, et moins quand nous transformons l'omble chevalier et le flétan noir d'hiver car les volumes ne sont pas aussi importants, ou bien nous faisons travailler autant de personnes, mais elles ne travaillent pas tous les jours de la semaine. Toutefois, pour ce qui est du flétan noir d'hiver, nous en recevons de grandes quantités, ce qui permet de faire travailler jusqu'à 30 personnes cinq jours par semaine. Ces employés sont tous des membres de la communauté. Il n'y a que deux employés à l'usine qui ne viennent pas de Pangnirtung, le gestionnaire de la production et moi-même.

Je ne sais pas si je l'ai mentionné ce matin, mais mon but — et j'espère qu'il se réalisera de mon vivant aussi —, c'est qu'un membre de la communauté prenne ma place. Mon but consiste à faire gravir les échelons à certaines personnes qui feront mon travail un jour.

Le sénateur Cochrane : Voyez-vous une possibilité d'employer plus de résidents de la localité?

M. Cunningham : Oui, je crois que je l'ai mentionné ce matin aussi. Nous devrions embaucher de 15 à 20 employés de plus à l'usine pour qu'elle soit exploitée le plus efficacement possible.

production line; if we have a missing link in the chain, the whole chain does not work. We need more employees there. Yes, we are finding difficulties, especially in recruiting younger people, men and women. However, we have some ideas. The Department of Education handles the income support funding here in the community. I have been in discussions with them, and we all have some ideas that we want to look at over the next few months; things like job fairs, maybe a breakfast program for everyone at the plant, or a daycare facility. Whatever will work to bring the employees there to start, and then to keep them there after they do start. I think that issue is an important one that we need to solve.

[Interpretation]

Senator Adams: Perhaps we have not talked about it, but when you plan things, you need to satisfy your shareholders. You need to satisfy the real needs and the expected needs of the operation.

When you were talking about the fish plants, when you prepare your work plans, are you envisioning the market? How does that affect you given that you are only a 49-per-cent shareholder? Does being a 49-per-cent shareholder impact on the flow of cash that goes to the community? The 51-per-cent owner, being the Government of Nunavut, stands to make more money. How does that ownership affect you as an enterprise? Can you ever foresee a time when you will be the 100-per-cent owner and buy out the Nunavut government's 51 per cent? Is that in your strategic plan?

Joopa Gowdluapik, Chairman of the Board, Cumberland Sound Fisheries: Being a 49-per-cent shareholder, our share in the Cumberland Sound Fisheries does not affect me as it is now. We work well together with the Nunavut Development Corporation, the 51-per-cent shareholder. We are not worried about making a profit. Our problem, and what we strive for, is to keep the plant afloat and operational. If we were looking at profits, we would be millionaires. The co-op and the hunters and trappers would be millionaires if we were looking at making money only. However, we want to create employment. It is a social-economic initiative, not a profit one. If the shareholders were to make a percentage of 49 per cent, although we are only 49-per-cent shareholders, it does not affect us. Yes, in the future we hope to own it 100 per cent, but at the moment we are not active and operating full time.

We are now worried about the new allocation policy that will come into effect. We are looking at how we might tap into that new quota allocation if we receive a quota under the new policy. Yes, we can increase the 49 per cent. That is what we are waiting for at the moment, the new allocation policy.

C'est comme dans n'importe quelle chaîne de production; s'il manque un élément, toute la chaîne ne fonctionne pas. Nous avons besoin d'un plus grand nombre d'employés. Oui, nous nous heurtons à des difficultés, surtout pour recruter des jeunes, hommes et femmes. Toutefois, nous avons quelques idées. Le ministère de l'Éducation gère le financement du soutien du revenu ici dans la communauté. J'ai eu des discussions avec des représentants du ministère, et nous avons tous des idées sur lesquelles nous voulons nous pencher au cours des prochains mois, comme des salons de l'emploi, un programme de petits-déjeuners pour tout le monde à l'usine peut-être, ou une garderie. Peu importe ce qui fonctionnera pour attirer les employés et les maintenir en poste par après. Je crois que c'est une question importante que nous devons régler.

[Interprétation]

Le sénateur Adams : Nous n'en avons peut-être pas parlé, mais quand vous faites des plans, vous devez satisfaire vos actionnaires. Vous devez répondre aux besoins réels et prévus de l'usine.

Quand vous avez parlé des usines de transformation du poisson, quand vous préparez vos plans de travail, songez-vous au marché? Comment cela vous se répercute-t-il sur vous étant donné que vous n'êtes qu'un actionnaire à 49 p. 100? Le fait d'être actionnaire à 49 p. 100 a-t-il une incidence sur les sommes versées à la communauté? Il se trouve que le propriétaire à 51 p. 100, en l'occurrence le gouvernement du Nunavut, fait plus d'argent. Comment cette propriété se répercute-t-elle sur vous comme entreprise? Pouvez-vous imaginer qu'un jour vous serez le propriétaire à part entière et que vous achèterez les 51 p. 100 du gouvernement du Nunavut? Est-ce dans votre plan stratégique?

Joopa Gowdluapik, président du conseil d'administration, Cumberland Sound Fisheries : Comme nous sommes actionnaires à 49 p. 100, notre part dans la Cumberland Sound Fisheries n'a aucune incidence sur nous à l'heure actuelle. Nous travaillons bien avec la Société de développement du Nunavut, l'actionnaire à 51 p. 100. Nous ne nous inquiétons pas de faire des profits. Notre problème, et ce que nous nous efforçons de faire, c'est de maintenir l'usine à flot et en exploitation. Si nous cherchions à réaliser des profits, nous serions millionnaires. La coopérative, les chasseurs et les trappeurs seraient millionnaires si notre seul but était de faire de l'argent. Toutefois, nous voulons créer de l'emploi. Il s'agit d'une initiative socioéconomique, et non pas à but lucratif. Si les actionnaires représentent 49 p. 100, bien que nous ne soyons qu'actionnaires à 49 p. 100, cela n'a aucune incidence sur nous. Dans l'avenir, nous espérons que l'entreprise nous appartiendra à part entière, mais pour l'instant nous ne sommes pas actifs et opérationnels à plein temps.

Nous sommes maintenant inquiets au sujet de la nouvelle politique d'allocation qui entrera en vigueur. Nous cherchons à déterminer comment nous pouvons profiter de cette nouvelle allocation des quotas si nous recevons un quota en vertu de la nouvelle politique. Nous pouvons bel et bien augmenter les 49 p. 100. Nous attendons la nouvelle politique d'allocation en ce moment.

In 2009, when the new policy comes into effect it will affect us, so we must study it and determine how we can benefit from that.

I hope I responded to you properly, Senator Adams.

Senator Adams: When we toured the fish plant this morning, we were told the bigger boats, as they become more available, turbot and other fish might be more accessible and create more employment in the fish plant because Nunavut Development Corporation has 51 per cent at the moment. Do you think the 51 per cent and the 49 per cent shareholders will sit down together and prepare a strategic plan?

Mr. Gowdluapik: I cannot respond to you at this point how we will prepare our strategic plan. The Nunavut Development Corporation meets in Rankin Inlet today. As to how they will come up with a proposal in our partnership, we do not know. We do not know what our other partners plan to do. They may have their own ideas.

[English]

Senator Hubley: We learned many things by visiting the fish plant this morning, but there are two that I came away with. The first one is that you need an improved infrastructure at the harbour. There is a need for a wharf to be built.

Two, sealift is a way of life in your community. It is an absolute essential. To do that more efficiently and effectively I see the need, when you consider putting in a wharf infrastructure, that it addresses that reality as well. I think that argument can be made from a social and also from an economical viewpoint. I would, I think, urge you to explore other financing so that when you put in your wharf it will address the needs of your community. Can you comment quickly on that?

Mr. Cunningham: That would be my first priority, because it makes sense, if we put in \$8 million, possibly another \$5 million, \$6 million, \$7 million or \$8 million would give us the exact wharf that we want. It makes sense to do it all as a package as opposed to building half now and then another half in 10 year's time. There is a lot to be said for that argument.

The problem, I guess, for me, is that I can speak only on the fisheries aspect, but I am sure that is one of the issues that the hamlet of Pangnirtung and other interested parties here in Pangnirtung will explore with Mr. Kathan when he arrives here in June. I think this document I have attached to the presentation is the first a lot of people are seeing of what they think is the final design.

I think a lot of people expected that we would get a wharf out to the edge of the deep water, with a rock-fill wharf all the way out there; sort of an extension of what we have now. However, my

En 2009, quand la nouvelle politique entrera en vigueur, cela aura une incidence sur nous, si bien que nous devons l'étudier et déterminer comment nous pouvons en profiter.

J'espère que j'ai bien répondu à votre question, sénateur Adams.

Le sénateur Adams : Quand nous avons visité l'usine de transformation du poisson, on nous a dit qu'à mesure que les gros bateaux deviendront plus disponibles, le flétan noir et d'autres poissons risquent de devenir plus accessibles et de créer plus d'emplois dans l'usine parce que la Société de développement du Nunavut possède 51 p. 100 des parts de l'entreprise à l'heure actuelle. Croyez-vous que l'actionnaire à 51 p. 100 et l'actionnaire à 49 p. 100 prépareront ensemble un plan stratégique?

M. Gowdluapik : Je ne peux pas vous dire pour l'instant comment nous préparerons notre plan stratégique. Les membres de la Société de développement du Nunavut se rencontrent à Rankin Inlet aujourd'hui. Pour ce qui est de savoir comment ils en arriveront à une proposition dans le cadre de notre partenariat, nous l'ignorons. Nous ne savons pas ce que nos autres partenaires prévoient faire. Ils ont peut-être leurs propres idées.

[Traduction]

Le sénateur Hubley : Nous avons appris une foule de choses en visitant l'usine de transformation du poisson ce matin, mais il y a deux points qui nous sont restés à l'esprit. Le premier, c'est que vous avez besoin d'une meilleure infrastructure au port. Un quai doit être construit.

Le deuxième, c'est que le transport maritime est un mode de vie dans votre communauté. C'est absolument essentiel. Pour le rendre plus efficient et efficace, je vois le besoin, quand on envisage la construction d'un quai, qu'il tienne compte de cette réalité également. Je crois que cet argument peut être présenté d'un point de vue social, mais aussi économique. Je vous exhorterais à explorer d'autres sources de financement pour que lorsque vous construirez votre quai, il répondra aux besoins de votre communauté. Pouvez-vous commenter rapidement là-dessus?

M. Cunningham : Ce serait ma priorité, car il est logique que si nous versons huit millions de dollars, cinq, six, sept ou huit millions supplémentaires nous permettraient peut-être d'avoir exactement le quai que nous voulons. C'est logique de tout faire d'un seul coup plutôt que de construire la moitié maintenant et l'autre moitié dans dix ans. Il y a beaucoup à dire en faveur de cet argument.

Je suppose que mon problème, c'est que je peux seulement parler du point de vue de l'industrie de la pêche, mais je suis certain que c'est l'une des questions que la petite localité de Pangnirtung et que d'autres parties intéressées ici exploreront avec M. Kathan quand il viendra en juin. Je crois que le document que j'ai joint à l'exposé est le premier que bien des gens voient comme étant le plan définitif.

Je crois que bien des gens s'attendaient à ce que nous puissions obtenir un quai se rendant aux abords des eaux profondes, et un quai avec enrochement allant jusque-là; une sorte de

understanding from Mr. Kathan is that the plan is to improve what we have here, dig the channel out to allow the 65-metre vessels in, and allow them to dock, turn and unload. That is great for the fish plant, but it does not do anything for those sealift vessels and possibly some of the cruise ships.

You are exactly right; it is the right time to do it. While the ball is starting to roll, maybe we can all get behind it and entice the Department of Transport to come in on it, and that we want a commercial wharf here.

Senator Hubley: I encourage that, because I think your situation here in the North is unique. The Small Craft Harbours suit Prince Edward Island very well because that is exactly what we need. It addresses the community fisheries we have, but we do not have that extra need of a sealift. I do not think one-size-fits-all plays well here in the North, and I think there must be some understanding within government that there are issues here that can be addressed and should be addressed together.

Mr. Cunningham: I think perhaps Manasa Evic would like to respond. Manasa, by the way, was our former mayor so he is well versed in the needs of this community.

[Interpretation]

Manasa Evic, Chairman of the Board, Pangnirtung Fisheries: For two years I was a mayor. I worked hard as a mayor for the fish plant. Because we live in Pangnirtung, it is a homeland. When we started turbot fisheries, we have high winds in the fall, and when we have wind we cannot go out hunting. When it comes to sealift or offloading small craft boats it is dangerous in high winds. I knew that we needed a safe harbour. I would like to see the harbour accommodate all the needs in the community: sealift, small craft vessels and fishing boats. The only way we can have a real harbour that works for us is if it is a multi-purpose harbour. People in Pangnirtung would welcome a harbour because we hunt, we rely on sealift, and we would like to move into bigger fishing vessels.

Last year, I was grateful when the announcement came that there was an \$8 million fund for the harbour. I was extremely pleased. I am happy.

[English]

The Chair: I want to know more about Cumberland Sound Fisheries. Maybe you can tell me a bit about the company, its shareholders and how the whole community benefits? I am interested in the arrangement.

[Interpretation]

Mr. Gowdluapik: I may not respond appropriately, but I will try. I am the chairman of the company that is a 49-per-cent shareholder. Because I am a shareholder and chair. I am not there on a day-to-day operational basis.

prolongement de ce que nous avons actuellement. Toutefois, d'après ce que je comprends de ce qu'a dit M. Kathan, le plan consiste à améliorer ce que nous avons ici, soit de creuser le canal pour permettre aux navires de 65 mètres de s'amarrer, de se tourner et de décharger. C'est bien pour l'usine de transformation du poisson, mais cela ne fait rien pour les navires de transport maritime et peut-être quelques-uns des navires de croisière.

Vous avez tout à fait raison; c'est le moment opportun de le faire. Pendant que le processus est enclenché, nous pouvons peut-être persuader le ministère des Transports de participer, et lui faire part que nous voulons un quai commercial ici.

Le sénateur Hubley : Je vous encourage à le faire, car je crois que votre situation dans le Nord est exceptionnelle. Le Programme des ports pour petits bateaux convient très bien à l'Île-du-Prince-Édouard, car c'est exactement ce qu'il nous faut. Il répond aux besoins du secteur de la pêche dans nos communautés, mais nous n'avons pas besoin d'une capacité de transport maritime. Je ne crois pas qu'une approche universelle fonctionne bien ici dans le Nord, et je pense que le gouvernement doit comprendre qu'il y a des problèmes qui peuvent être réglés et que nous devrions régler ensemble.

M. Cunningham : Je pense que Manasa Evic aimerait peut-être répondre. Soit dit en passant, Manasa est notre ancien maire; il connaît très bien les besoins de la communauté.

[Interpretation]

Manasa Evic, président du conseil d'administration, Pangnirtung Fisheries : J'ai été maire pendant deux ans, durant lesquels j'ai travaillé fort pour l'usine de transformation du poisson. Parce que nous vivons à Pangnirtung, nous sommes chez nous ici. Nous avons des vents violents à l'automne, ce qui nous empêche de chasser. C'est dangereux pour le transport maritime ou le déchargement des petits bateaux. Je savais que nous avions besoin d'un port sûr quand nous avons commencé à pêcher le flétan noir. J'aimerais que le port puisse répondre à tous les besoins de la communauté : des navires de transport maritime, des petits navires et des bateaux de pêche. La seule façon d'avoir un vrai port qui nous convienne, c'est d'avoir un port polyvalent. Les résidents de Pangnirtung seraient ravis d'avoir un port parce que nous chassons, nous dépendons du transport maritime et nous aimerions avoir de plus gros bateaux de pêche.

L'an dernier, j'étais heureux quand on a annoncé un fonds de 8 millions de dollars pour le port. J'étais extrêmement ravi.

[Traduction]

Le président : Je veux en savoir plus sur la Cumberland Sound Fisheries. Vous pouvez peut-être m'en dire un peu plus sur l'entreprise, ses actionnaires et la façon dont toute la communauté en profite? La structure m'intéresse.

[Interpretation]

M. Gowdluapik : Je ne risque pas de répondre comme il se doit, mais je vais essayer. Je suis le président de l'entreprise qui est actionnaire à 49 p. 100. Parce que je suis actionnaire et président, je ne suis pas là sur une base opérationnelle quotidienne.

Cumberland Sound Fisheries has been in existence for 20 years before my time. I have been involved in fisheries for 10 years. I consider myself a fairly new member. It has been a short time because we have been busy.

In 1985 or 1986, before we went into turbot ice fishing, we opened our membership and invited shareholders. Each membership was \$10. If they bought 10 shares, they could become a member. Forty-eight of us started the membership. The Co-op joined us as a shareholder as well as the Pangnirtung Hunters and Trappers Association. There are two other entities, Co-op and Hunters and Trappers. We are a limited company and we limit it to 50 members, according to the advice from our lawyers.

I hope that answered your question. If you do not have anymore questions, I want to make a statement about the shrimp fishery.

[English]

The Chair: No, I was interested. It seems like a creative way to do it, to me, and it is very much community based. I congratulate you on the arrangement. Please proceed.

[Interpretation]

Mr. Gowdluapik: While we are talking about fisheries, we have other quotas. Cumberland Sound Fisheries also has a shrimp quota of 1,200 metric tonnes but we do not shrimp because it is not viable for us. Baffin Fisheries Coalition fish our quota for us. They do a great job of turbot fishing for us, but when it comes to a shrimp fishery it is not feasible because the price of shrimp is too low to make it feasible. It is a big quota, but it is really a loss. I think the allocation of 1,000 tonnes is too much. If we paid the license fee it is more expensive to pay the license fee than what we would take in after selling the shrimp. Because the price is so low, shrimp fishing is not worth it at the moment with the price of shrimp. I would like to see the license fee removed or lowered so that it becomes more feasible, so that people in Pangnirtung can make money if they were to shrimp-fish. The license fee is too expensive and the cost should be lowered for that license.

[English]

The Chair: I do not think we heard that before, and I hope we can take note of that and see what can be done. You have never fished the shrimp quota, is that right? Because all along the coast, in divisions 2J, 3K and 3L, a number of shrimp enterprises are fishing quotas like yours, and some of them are fishing deep sea, some of them are landing and so on. I understand the price situation but eventually prices change, and it can be a lucrative fishery. So I hope that something can be done to bring you into the shrimp fishery.

La Cumberland Sound Fisheries existait depuis 20 ans avant mon arrivée au sein de l'entreprise. Je travaille dans l'industrie de la pêche depuis dix ans. Je me considère comme un membre assez nouveau. Le temps a passé rapidement parce que nous avons été occupés.

En 1985 ou 1986, avant de nous lancer dans la pêche au flétan noir sous la glace, nous avons invité les gens à devenir membres et actionnaires. Chaque adhésion coûtait 10 \$. S'ils achetaient dix parts, ils pouvaient devenir membre. Nous étions 48 membres au début. La coopérative s'est jointe à nous en tant qu'actionnaire de même que la Pangnirtung Hunters and Trappers Association. Il y a deux autres entités, la coopérative et la Pangnirtung Hunters and Trappers Association. Nous sommes une société par actions à responsabilité limitée et nous limitons l'adhésion à 50 membres, selon les conseils de nos avocats.

J'espère que j'ai répondu à votre question. Si vous n'avez pas d'autres questions, je veux faire une déclaration sur la pêche à la crevette.

[Traduction]

Le président : Non, j'étais intéressé. Cette structure me semble créative et très axée sur la communauté. Je vous en félicite. Nous vous écoutons.

[Interprétation]

M. Gowdluapik : Puisque nous parlons de la pêche, nous avons d'autres quotas. La Cumberland Sound Fisheries a aussi un quota de crevette de 1 200 tonnes métriques, mais nous ne pêchons pas la crevette parce que ce n'est pas viable pour nous. La Baffin Fisheries Coalition pêche notre quota. Elle fait du bon travail pour pêcher le flétan noir pour nous, mais pour ce qui est de la pêche à la crevette, c'est impossible car son prix est trop bas. C'est un quota important, mais c'est vraiment une perte. Je crois que 1 000 tonnes, c'est trop. Si nous le payions, le droit de permis serait plus élevé que la part de la vente de la crevette qui nous reviendrait. Étant donné que le prix est si bas, la pêche à la crevette n'en vaut pas la peine pour le moment. J'aimerais que le droit de permis soit supprimé ou réduit pour que ce soit possible, pour que les résidents de Pangnirtung puissent gagner de l'argent s'ils pêchaient la crevette. Le droit de permis est trop cher et devrait être réduit.

[Traduction]

Le président : Je ne pense pas que nous ayons entendu cela auparavant, et j'espère que nous pouvons en prendre note et voir ce qui peut être fait. Vous n'avez jamais pêché le quota de crevette, n'est-ce pas? Parce que le long de la côte, dans les divisions 2J, 3K et 3L, un certain nombre d'entreprises de pêche à la crevette pêchent des quotas comme le vôtre, d'autres pêchent en haute mer, d'autres sont des entreprises de débarquement, et cetera. Je comprends la situation concernant le prix, mais les prix changent tôt ou tard, et ce peut être une pêche lucrative. J'espère donc que quelque chose peut être fait pour vous amener à pêcher la crevette.

[Interpretation]

Senator Adams: You have a shrimp quota. Do you know how much per tonne the shrimp are worth at the moment?

Mr. Gowdluapik: Can you repeat the question?

Senator Adams: When you received the quota for shrimp, what was the price per tonne at the time you were awarded the quota? You have had the quota for 10 years. How much decline has there been in the quota per tonne?

Mr. Gowdluapik: When I started at Cumberland Sound Fisheries, it seemed the only thing that was fished at the time was shrimp and everybody was into the shrimp fishery. Within a short time, in a month's time, they could make a lot of money and they brought a lot of cash home. The price of shrimp was high and very good. However, later on when we went into turbot fishing, turbot was not popular at the time. Now it is reversed. The price of turbot has gone up and shrimp has gone down. Because the price of shrimp is too low, and because of the area where we must fish, areas 1, 2, 0B and 0A, we do not know if there is a lot of shrimp in those areas to make the trip worthwhile. Also, the fee is too expensive, too high. Therefore, I cannot tell you how much per tonne shrimp is at the moment. However, it is not feasible to fish in division 0A or division 0B for shrimp, plus the license fee is expensive.

[English]

Senator Robichaud: You say that you not been fishing the shrimp. How long can you keep that quota if you do not fish the quota?

[Interpretation]

Mr. Gowdluapik: Thank you, Senator Robichaud. I met you when I appeared before the Senate years ago.

I cannot answer that. We were not fishing at the time that Nunavut Wildlife Management Board gave us the shrimp quota. The NWMB has been generous with us and they gave it to us. I do not know how the new allocation policy, when it comes into effect, will change our situation in area 1. We have had that quota only for the last five years, and the quota for area 2 we have had maybe 8 years or 10, I forget. We already had those quotas when I came to the company 10 years ago. I believe NWMB, who allocates those quotas, can give you the details as to when and how long we have had those quotas, and their rationale for giving them to us.

[English]

Senator Robichaud: The port facilities that are planned here will give you facilities for a certain draft of boats, and a channel will be dredged to the deep water. I heard this morning that it is gravel out there. You have high winds and high currents. This means that every so often, you will need to dredge the channel. It is the same along the coast of New Brunswick. It is not gravel, it is

[Interprétation]

Le sénateur Adams : Vous avez un quota de crevette. Savez-vous combien la crevette vaut la tonne à l'heure actuelle?

M. Gowdluapik : Pouvez-vous répéter la question?

Le sénateur Adams : Lorsque vous avez reçu le quota de crevette, quel était le prix la tonne quand on vous l'a alloué? Vous avez eu le quota pour dix ans. De combien a-t-il baissé la tonne?

M. Gowdluapik : Quand je suis arrivé à la Cumberland Sound Fisheries, on semblait pêcher la crevette seulement et tout le monde se livrait à la pêche à la crevette. En peu de temps, en l'espace d'un mois, les pêcheurs pouvaient gagner beaucoup d'argent. Le prix de la crevette était élevé et très bon. Toutefois, quand nous avons plus tard commencé à pêcher le flétan noir, ce poisson n'était pas populaire à l'époque. C'est maintenant l'inverse. Le prix du flétan noir a augmenté et celui de la crevette a baissé. Étant donné que le prix de la crevette est si bas, et en raison des zones où nous devons pêcher, les zones 1, 2, 0B et 0A, nous ne savons pas s'il y a des crevettes en quantités suffisantes dans ces zones pour que ça en vaille le déplacement. De plus, le droit de permis est trop cher, trop élevé. Par conséquent, je ne peux pas vous dire combien vaut la tonne de crevettes à l'heure actuelle. Il est cependant impossible de pêcher la crevette dans les divisions 0A ou 0B, et le droit de permis est cher.

[Traduction]

Le sénateur Robichaud : Vous dites que vous n'avez pas pêché la crevette. Pendant combien de temps pouvez-vous conserver ce quota si vous ne le pêchez pas?

[Interprétation]

M. Gowdluapik : Merci, sénateur Robichaud. Je vous ai rencontré quand j'ai comparu devant le Sénat il y a longtemps.

Je ne peux pas répondre à la question. Nous ne pêchions pas au moment où le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut nous a alloué le quota de crevette. Le CGRFN a été généreux avec nous et nous l'a accordé. Je ne sais pas de quelle façon la nouvelle politique d'allocation, quand elle entrera en vigueur, changera notre situation dans la zone 1. Nous n'avons ce quota que depuis cinq ans, et celui de la zone 2, depuis huit ou dix ans peut-être, je ne me rappelle pas. Nous avions déjà ces quotas quand je suis arrivé dans l'entreprise il y a dix ans. Je crois que le CGRFN, qui alloue ces quotas, peut vous dire quand nous les avons obtenus et pourquoi il nous les a octroyés.

[Traduction]

Le sénateur Robichaud : Les installations portuaires qu'on prévoit d'aménager vous donneront l'infrastructure pour accueillir des bateaux d'un certain tirant d'eau, et un canal sera dragué jusqu'aux eaux profondes. J'ai entendu ce matin qu'il y a du gravier là-bas. Vous avez des vents et des courants violents, ce qui veut dire que vous devrez draguer le canal de temps à autre.

sand. If there is a storm, it fills up and they need to bring in the dredge for \$100,000 or \$200,000.

If they were to build the wharf to go to the deep water, would that not eliminate that kind of situation?

Mr. Cunningham: You are exactly right. That is my concern. I think the money they will spend on dredging would be better spent on building a rock-fill wharf all the way to the outside, because a dredged harbour will be difficult to maintain. It is even worse up here because they can only bring a dredge here at certain times of the year, and it will be expensive afterwards.

My wish would be an extension of the existing wharf. That structure is good and solid. It could be a little bit wider maybe, but it is a good, solid structure. If that wharf was extended to the outside, out to the deep water, we could land any vessel here that we wanted. For me, it is more cost effective to build the full wharf than it is to try to dig that channel.

Senator Robichaud: It was mentioned that there were other resources out there, like clams and scallops. Have you given any consideration to looking for other resources and processing them at your plant?

Mr. Cunningham: Certainly, we want to look at that. For both clams and scallops, as you may be aware, there are some health hazard issues that require a laboratory to check for contamination. Of course, we have no lab facilities in this area so they probably need to go to Toronto or Winnipeg. That is an issue.

However, there are scallops, I have seen them, but they generally tend to be the size of what, in the South, they call bay scallops. They are small. The meat is about the size of your thumb. They are not a large scallop. We might even need to work around the regulations for scallop size. As you know, there is a minimum meat count on scallops.

Senator Robichaud: Per pound.

Mr. Cunningham: That is right, the number of scallops per pound, unless we receive special dispensation to work around this regulation. They remind me of the farm scallops in the South, where the shell grows about that large and they are sold in restaurants like mussels almost, right in the shell. That is what they remind me of. However, they are a good scallop, and there seems to be a fair number of them there. I am not sure how they are harvesting them now. There a couple of little drags here that people have used. That is one of the reasons I want a little bit larger boat here that could serve several purposes; to look for other species of fish and shellfish. That is where I see the value of having our own boat.

[Interpretation]

Mr. Evic: When we talked about when we go clam digging, we wait until low tide and we dig for the clams along the shore. When it comes to clams they are small. I do not think relying on clams

C'est la même chose le long de la côte du Nouveau-Brunswick. Ce n'est pas du gravier, mais du sable. S'il y a une tempête, le canal se remplit et il faut faire venir la drague au coût de 100 000 \$ ou de 200 000 \$.

Cette sorte de situation serait éliminée si le quai se rendait jusqu'aux eaux profondes, n'est-ce pas?

M. Cunningham : Vous avez tout à fait raison. C'est ma préoccupation. Je pense qu'il serait préférable que l'argent dépensé pour le dragage soit utilisé pour la construction d'un quai avec enrochement qui se rendrait jusqu'aux eaux profondes, car un port dragué serait difficile à entretenir. C'est encore pire ici parce qu'on peut seulement faire venir une drague à certaines périodes de l'année, et ce serait coûteux par la suite.

Je souhaiterais qu'on prolonge le quai existant. Cette structure est bonne et solide. Elle pourrait être un peu plus large peut-être, mais elle est bonne, solide. Si le quai était prolongé jusqu'aux eaux profondes, nous pourrions accueillir tous les navires que nous voudrions. À mon avis, il est plus rentable de construire tout le quai que d'essayer de creuser ce canal.

Le sénateur Robichaud : On a mentionné qu'il y avait d'autres ressources, comme des myes et des pétoncles. Avez-vous envisagé de chercher d'autres ressources et de les transformer à votre usine?

M. Cunningham : Certainement, nous voulons nous pencher là-dessus. Comme vous le savez sans doute, pour les myes et les pétoncles, il y a certains risques pour la santé qui requièrent un laboratoire pour vérifier s'il y a une contamination. Bien entendu, puisque nous n'avons pas de laboratoire dans la région, il faudrait probablement aller à Toronto ou à Winnipeg. C'est un problème.

Toutefois, il y a des pétoncles, car j'en ai vus, mais ils sont généralement de la taille de ce qu'ils appellent dans le Sud des pétoncles de baie. Ils sont petits. La chair est à peu près de la taille du pouce. Ils ne sont pas gros. Il faudrait peut-être même contourner le règlement pour ce qui est de la taille des pétoncles. Comme vous le savez, il y a un compte de chairs minimal pour les pétoncles.

Le sénateur Robichaud : La livre.

M. Cunningham : C'est exact. Il s'agit du nombre de chairs la livre, à moins de recevoir une exemption spéciale pour contourner le règlement. Ils me font penser aux pétoncles de culture dans le Sud, où la coquille atteint cette grosseur-là à peu près et on les sert dans les restaurants comme des moules presque, dans la coquille. Ils me font penser à cela. Toutefois, ce sont de bons pétoncles, et il semble y en avoir un assez grand nombre. Je ne sais pas trop comment ils sont pêchés maintenant. Il y a quelques dragues ici que les gens ont déjà utilisées. C'est l'une des raisons pour lesquelles je veux un bateau un peu plus gros qui pourrait servir à diverses fins, pour chercher d'autres espèces de poissons et fruits de mer. Telle est l'utilité d'avoir notre propre bateau, à mon avis.

[Interprétation]

M. Evic : Quand nous avons parlé du moment où nous allons à la pêche aux myes, nous attendons la marée basse et nous cherchons les myes le long de la rive. Les myes sont petites. Je ne

as another product would be feasible because they are fairly small and we rely on the low tide or paddle waves once a month or twice a month to dig them.

[English]

The Chair: I want to thank all of you for coming here today. You have been helpful. We learned more about things we heard this morning, but we learned some new things too this afternoon.

We are impressed with the way the plant is run, with how it looks, and also with the way the company is structured. We congratulate you on that and we wish you well. If there is anything we can do, we will do it. We are not the government, of course, we are the Senate. We cannot take decisions, but we can encourage people to make the right ones, we will do that.

Senators, we now welcome Johnny Mike of the Baffin Fisheries Coalition.

Johnny, if you will give us a presentation for 10 minutes or however long you feel you need, then we will have questions. Please proceed.

[Interpretation]

Johnny Mike, Director, Baffin Fisheries Coalition: Mr. Chair, honourable senators, ladies and gentlemen, welcome to Nunavut, and in particular, to my home town of Pangnirtung. My name is Johnny Mike, and I am Director of the Baffin Fisheries Coalition, BFC, and Chairman of Niqitaq Fisheries Limited, a wholly owned subsidiary of BFC with Inuit firm status.

Unfortunately, both the chair of BFC, Jacopie Maniapik, and CEO Jerry Ward, are travelling and cannot be here with us today.

On behalf of BFC, I thank your committee for the opportunity to make this presentation on BFC's role in the development of Nunavut's fishery.

My presentation today will concentrate on the following four points: first, background and organizational structure of BFC and its subsidiary company, Niqitaq Fisheries Limited; second, results achieved by BFC since its formation in 2001; third, allocation of fishery resources in Nunavut's adjacent waters to non-adjacent southern companies, and the continued marginalization of our fishery; and four, issues and priorities for the future development of Nunavut's fishery.

In terms of the background of the BFC and its organizational structure, BFC is a not-for-profit company that was formed in 2001. It is a coalition of nine Inuit-owned companies. Its major role is to develop Nunavut's offshore turbot fishery sector and to maximize benefits to Nunavummiut. The organization of BFC gave Nunavut the needed critical mass to purchase and operate its own fishing vessels. In 2003, BFC formed Niqitaq Fisheries

pense pas qu'il serait possible de compter sur les myes comme autre produit parce qu'elles sont assez petites et nous dépendons de la marée basse une ou deux fois par mois pour les pêcher.

[Traduction]

Le président : Je tiens à vous remercier tous d'être venus aujourd'hui. Vous nous avez été d'une aide précieuse. Nous en avons appris plus sur des renseignements qui nous ont été fournis ce matin, mais nous avons découvert de nouvelles choses cet après-midi.

Nous sommes impressionnés par l'administration, l'infrastructure et l'organisation de l'usine. Nous vous en félicitons et nous vous souhaitons du succès. Si nous pouvons faire quoi que ce soit, nous le ferons. Bien entendu, nous ne sommes pas le gouvernement; nous sommes le Sénat. Nous ne pouvons pas prendre de décisions, mais nous pouvons encourager les gens à prendre les bonnes décisions, et nous le ferons.

Chers collègues, nous accueillons maintenant Johnny Mike, de la Baffin Fisheries Coalition.

Johnny, vous pouvez faire un exposé d'une dizaine de minutes ou plus, si vous avez besoin de plus de temps, et nous passerons ensuite aux questions. Nous vous écoutons.

[Interprétation]

Johnny Mike, directeur, Baffin Fisheries Coalition : Monsieur le président, honorables sénateurs, mesdames et messieurs, bienvenue au Nunavut, et plus particulièrement dans ma ville natale, à Pangnirtung. Je m'appelle Johnny Mike. Je suis le directeur de la Baffin Fisheries Coalition, la BFC, et le président de la Niqitaq Fisheries Limited, une filiale en propriété exclusive de la BFC reconnue comme entreprise inuite.

Malheureusement, le président de la BFC, Jacopie Maniapik, et son PDG, Jerry Ward, sont en déplacement et ne peuvent pas être parmi nous aujourd'hui.

Au nom de la BFC, je tiens à remercier le comité de nous donner l'occasion de présenter un exposé sur le rôle de la BFC dans le développement du secteur de la pêche au Nunavut.

Mon exposé aujourd'hui portera surtout sur les quatre éléments suivants : premièrement, l'historique et la structure d'organisation de la BFC et de sa filiale, la Niqitaq Fisheries Limited; deuxièmement, les résultats obtenus par la BFC depuis sa création en 2001; troisièmement, l'attribution des ressources halieutiques dans les eaux adjacentes du Nunavut et la marginalisation constante de nos ressources halieutiques par rapport à celles des entreprises du Sud; et quatrièmement, les enjeux et les priorités du développement futur de la pêche au Nunavut.

Pour ce qui est de son historique et de sa structure d'organisation, la BFC est une entreprise sans but lucratif qui a été créée en 2001. Il s'agit d'une coalition qui regroupe neuf entreprises appartenant à des Inuits. Son rôle principal est de développer le secteur de la pêche hauturière du flétan noir et d'en maximiser les avantages pour les Nunavummiut. La BFC a donné au Nunavut la masse critique nécessaire pour acheter et exploiter

Limited, a wholly owned subsidiary of BFC, to own and operate fishing vessels. Appendix 1 of our presentation provides a more detailed explanation of our organizational structure.

The objectives of the coalition are as follows: exploratory fishing; development of new inshore fisheries and emerging fisheries, if that can happen; development of offshore fisheries; recruitment and training for current and new jobs in the offshore fishing industry, for example by ship; investment in Nunavut fishing vessels — this was successful; lobbying to increase Nunavut's share of its adjacent fishery allocations in Nunavut waters; encouraging scientific research, and that we be involved in that research at times; and administration of the initiative including preparing calls for proposals, especially for fishing.

By combining our effort through the coalition, I wish to report that we have been successful in meeting our overall objectives identified in our business plans, and I will outline specifically to your committee some of these results.

In terms of results achieved by the coalition since its formation, we completed and implemented a long-term business plan that set the course for the orderly development of the division 0A offshore turbot fishery, and the success that we have achieved to date.

We have been successful in increasing our harvest of division 0A turbot from 2,600 tonnes in 2001 to 5,200 in 2007. Overall, the industry now harvests its full 6,500 tonnes of division 0A turbot. The quotas have been increased.

We have diversified our harvest mix from 100-per-cent trawler-caught fish in 2001 to 50-per-cent fixed gear and 50-per-cent mobile gear in 2007.

It is important that I explain how the revenues generated from BFC's harvesting activities have benefited Nunavut overall.

In terms of vessel acquisition, we have almost \$2,000,000 in equity for the two vessels with freezers. For the exploratory fishery, \$820,000 of direct investment has been leveraged to over \$4 million to conduct exploratory and project work, in particular for the division 0A turbot surveys. As a result of the division 0A turbot survey work, the overall turbot allocation was increased from 3,500 tonnes to 6,500 tonnes today.

We work with the Cumberland Sound Fisheries company, as the previous speakers said. Together with their quota, almost 2,000 tonnes of turbot have been offloaded at the Pangnirtung plant by BFC since 2001 at a direct cost to BFC of \$3.5 million. As a result, the overall production and employment has increased in the fish plant.

We have been involved in organizing and implementing fisheries training plans. I am pleased to let you know that we spent \$860,000 in training programs. The money we received from division 0A has gone to training and as a result, we have leveraged

ses propres bateaux de pêche. En 2003, la BFC a mis sur pied la Niquitaq Fisheries Limited, une filiale en propriété exclusive qui possède et exploite des bateaux de pêche. L'annexe 1 de notre mémoire explique plus en détail notre structure d'organisation.

Les objectifs de la coalition sont les suivants : la pêche d'exploration, le développement de nouvelles pêches côtières et de pêches émergentes — si possible —, le développement de la pêche hauturière, le recrutement et la formation pour les postes existants et nouveaux dans le secteur de la pêche hauturière, l'investissement dans les bateaux de pêche du Nunavut — qui a été fructueux —, les démarches en vue de faire augmenter la part du Nunavut dans l'attribution des ressources halieutiques de ses eaux adjacentes, l'encouragement de la recherche scientifique, l'administration de l'initiative, y compris la préparation d'appels d'offres, surtout pour la pêche.

Grâce à la mobilisation de nos efforts par l'entremise de la coalition, je veux signaler que nous avons très bien réussi à atteindre nos objectifs globaux définis dans nos plans d'entreprise, et je vais vous expliquer avec plus de précisions certains de ces résultats.

Pour ce qui est des résultats obtenus par la coalition depuis sa formation, nous avons achevé et mis en œuvre un plan d'entreprise à long terme qui trace la voie d'un développement ordonné de la pêche hauturière au flétan noir dans la division 0A, et du succès que nous avons connu jusqu'à présent.

Nous avons réussi à faire passer nos prises de flétan noir dans la division 0A de 2 600 tonnes en 2001 à 5 200 en 2007. Dans l'ensemble, l'industrie prend pas moins de 6 500 tonnes de flétan noir dans la division 0A. Les quotas ont été augmentés.

Nous avons diversifié nos modes de pêche. En 2007, tout le poisson a été pris par chalutier. En 2007, les engins fixes représentaient 50 p. 100 et les engins mobiles, 50 p. 100.

Il est important que j'explique comment les revenus provenant des activités de pêche de la BFC ont profité à l'ensemble du Nunavut.

En ce qui concerne l'acquisition de navires, nous avons près de deux millions de dollars en capitaux propres pour les deux grands chalutiers congélateurs. Pour la pêche d'exploration, un investissement direct de 820 000 \$ a permis de mobiliser plus de quatre millions de dollars pour des travaux d'exploration et des projets, notamment pour des recherches du flétan noir dans la division 0A. Par suite de ces recherches, l'allocation du flétan noir est passée de 3 500 tonnes en 2001 à 6 500 tonnes à l'heure actuelle.

Comme les témoins précédents l'ont dit, nous travaillons avec la Cumberland Sound Fisheries. Avec son quota, la BFC a débarqué près de 2 000 tonnes de flétan noir à l'usine de Pangnirtung depuis 2001 à un coût direct de 3,5 millions de dollars pour la BFC. Par conséquent, la production globale et l'emploi ont augmenté à l'usine.

Nous avons participé à l'organisation et à la mise en œuvre de plans de formation dans le secteur de la pêche. Je suis heureux de vous faire part qu'un montant de 860 000 \$ a été dépensé pour des programmes de formation. L'argent provenant de la pêche

another \$5 million for overall fishery training programs. Since 2002, some 21 fisheries-related training courses have occurred. Some 229 Inuit have taken these courses, with a passing rate of 71 per cent, so the retention is good. We are now entering the next stage of training through the Nunavut Fishery Training Consortium, and the objective is to move Inuit from the factory floor of the fishing vessels into more technical and managerial positions.

The committee heard from the membership of the hunters and trappers association and the Baffin Sound fisheries. As we work closely with participating members in revenue sharing from Pangnirtung to Kimmirut-Lake Harbour, which included the last two speakers, revenue-sharing has been \$2.4 million, which has gone back to the communities. Because the hunters and trappers in Pangnirtung are members, they were able to acquire a boat with this revenue sharing. This revenue sharing is how we are assisting the communities.

In terms of lobbying efforts and advocacy efforts, you have heard about quotas and how they should be directed to Nunavut. This quota allocation is something we have been pushing forever. We have needed lobbying efforts, especially in division 0B. We have lobbied hard to represent Inuit interests at industry meetings and with DFO.

I want to go now to the unfairness of historical and current fishery allocations in Nunavut's adjacent waters. Nunavut's share of its adjacent resources has increased from 19 per cent in 2001 to 45 per cent today. We must continue to lobby hard until we have the same share of our adjacent fishery resources as enjoyed by our southern neighbours of the fishery resource in their adjacent waters, from 80 per cent to 100 per cent, especially in division 0B. A detailed analysis of Nunavut's share of its adjacent resources is attached for your review.

Chair and committee members, why has this situation happened? Other jurisdictions would not accept resources within their own adjacent waters being allocated to outside jurisdictions. Imagine the uproar if 66 per cent of Newfoundland's crab and shrimp went to Nova Scotia or if 66 per cent of P.E.I.'s lobsters were allocated to Newfoundland. Why does this situation happen in Nunavut? It is happening today as we speak. We have only 27 per cent of the quota in division 0B. That allocation would never happen in the adjacent waters of Newfoundland and Labrador, P.E.I. and Nova Scotia.

I also bring to your attention several recent decisions made by the Minister of Fisheries and Oceans that continue to show disregard for Nunavut. We know that the minister continues to

dans la division 0A a été consacré à la formation, ce qui a permis de mobiliser cinq millions de dollars supplémentaires pour l'ensemble des programmes de formation dans le secteur de la pêche. Depuis 2002, il y a eu environ 21 cours de formation et quelque 229 Inuits y ont participé. Comme le taux de réussite a été de 71 p. 100, le maintien en poste du personnel est bon. Nous passons maintenant à l'étape suivante de la formation, grâce au Nunavut Fishery Training Consortium. Il s'agit maintenant de faire progresser des Inuits qui travaillent comme ouvriers à l'usine vers des postes plus techniques et plus axés sur la gestion.

Le comité a entendu le témoignage des représentants de la Hunters and Trappers Association et de la Baffin Sound Fisheries. Puisque nous travaillons en étroite collaboration avec les membres participant au partage des revenus entre Pangnirtung et Kimmirut-Lake Harbour, ce qui comprend les deux derniers témoins, le partage des revenus s'est élevé à 2,4 millions de dollars, qui ont été remis aux communautés. Parce que les chasseurs et les trappeurs à Pangnirtung sont membres, ils ont pu faire l'acquisition d'un bateau grâce au partage des revenus, qui est notre manière de venir en aide aux communautés.

Pour ce qui est des efforts en matière de lobbying et de défense des intérêts, on vous a parlé des quotas et de la façon qu'ils devraient être alloués au Nunavut. Nous exerçons des pressions pour ce qui est de l'allocation des quotas depuis très longtemps. Des efforts en matière de lobbying étaient nécessaires, surtout dans la division 0B. Nous avons fait un lobbying intense pour défendre les intérêts des Inuits dans les réunions de l'industrie et auprès du MPO.

Je veux maintenant parler de l'injustice des allocations passées et actuelles des ressources halieutiques dans les eaux adjacentes du Nunavut. La part des ressources des eaux adjacentes qui revient au Nunavut est passée de 19 p. 100 en 2001 à 45 p. 100 de nos jours. Nous devons continuer à mener un lobbying intense jusqu'à ce que nous ayons la même part de nos ressources halieutiques que nos voisins du Sud dans leurs eaux adjacentes, c'est-à-dire entre 80 et 100 p. 100, surtout dans la division 0B. J'ai joint une analyse détaillée de la part des ressources des eaux adjacentes qui revient au Nunavut pour que vous puissiez l'étudier.

Monsieur le président et membres du comité, pourquoi cette situation est-elle survenue? D'autres territoires ou provinces n'accepteraient pas qu'une part aussi importante des ressources de leurs eaux adjacentes aille à d'autres. Imaginez le tollé si 66 p. 100 du crabe et des crevettes de Terre-Neuve étaient accordés à la Nouvelle-Écosse ou si 66 p. 100 du homard de l'Île-du-Prince-Édouard étaient attribués à Terre-Neuve. Pourquoi cette situation se poursuit-elle au Nunavut? C'est ce qui se passe en ce moment. Nous avons seulement 27 p. 100 du quota dans la division 0B. Une telle part ne serait jamais allouée dans les eaux adjacentes de Terre-Neuve-et-Labrador, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse.

Je voudrais aussi vous signaler plusieurs décisions récentes du ministre des Pêches et des Océans qui font toujours peu de cas du Nunavut et de sa lutte pour obtenir un traitement équitable en

ignore Nunavut interests and their resources. He does not care about Nunavut and the resources we have. We have struggled to be treated fairly in the development of its adjacent fisheries.

The first decision was the approval by the minister to allow Seafreeze to transfer permanently 1,900 tonnes of its division 0B turbot allocation. Nunavut was not even consulted on the matter. If they had been allocated to Nunavut, we would have been told we need to obtain our own vessel, we need training and we need to have a fish processing plant. The department ties all those conditions to approving a little quota.

For Seafreeze, they gave them the quota and said, here you go, make money; we do not require any conditions. That is exactly how it goes. I know they treat us differently. Nunavut was not even consulted on the matter. The minister missed an opportunity to correct some of the injustice of prior allocations in Nunavut's adjacent waters, and to increase Nunavut's overall allocation. Instead, quota went primarily to Clearwater Foods in Nova Scotia.

The second decision was the approval by the minister to implement enterprise allocations for the 600 tonnes of division 0B mobile gear allocations. Despite the fact that Nunavut now has its own harvesting capacity, not one kilo of the 600 tonnes went to any Nunavut stakeholders, but rather to non-adjacent southern entities again.

Whether we are going after new allocation, we are told to allocate \$500,000 for training. We have to retain this training fund at \$500,000.

Despite the recommendations of the Independent Panel on Access Criteria, IPAC, completed in 2002, and the minister's acceptance of the recommendations on November 8, 2002, we see a continued marginalization of Nunavut stakeholders relating to Nunavut's adjacent resources. The recommendations of IPAC have not been honoured.

We go back now to issues and future priorities. The returns from the offshore will continue to be a catalyst to the development of Nunavut's fishery, as identified in our objectives earlier.

Chair, committee members, ladies and gentlemen, Nunavut must take control of the development of its adjacent fisheries. However, to do so, Nunavut must be treated fairly and provided with the tools to make our industry economically viable, environmentally friendly, sustainable in the long term and conservation minded. Slowly and surely, we are making progress.

For these reasons, we make the following recommendations. While we appreciate the announcement to invest in the long overdue marine infrastructure in Pangnirtung, we urge the federal government to proceed much more quickly to live up to their commitment to put marine facilities in six other Baffin-region communities. These facilities are essential to the development of the inshore fisheries.

matière d'exploitation des ressources halieutiques de ses eaux adjacentes. Nous savons que le ministre continue de faire fi des intérêts et des ressources du Nunavut. Il ne s'en soucie pas. Nous nous sommes battus pour être traités équitablement dans le développement de la pêche dans les eaux adjacentes du Nunavut.

La première décision a été l'approbation ministérielle autorisant Seafreeze à transférer de façon permanente 1 900 tonnes de son allocation de flétan noir dans la division 0B. Le Nunavut n'a même pas été consulté à ce sujet. Si le quota avait été alloué au Nunavut, on nous aurait dit que nous devons acquérir notre propre bateau, offrir de la formation et avoir une usine de transformation du poisson. Le ministère regroupe toutes ces conditions pour approuver un petit quota.

Pour Seafreeze, on lui a donné le quota sans aucune condition. C'est exactement ainsi que ça se passe. Je sais qu'on nous traite différemment. Le Nunavut n'a pas été consulté. Le ministre a raté une occasion de réparer en partie l'injustice des allocations antérieures de ressources dans les eaux adjacentes du Nunavut, et d'accroître l'ensemble des allocations octroyées au Nunavut. Au lieu, ces ressources ont été accordées surtout à Clearwater Foods, en Nouvelle-Écosse.

La deuxième décision a été l'approbation du ministre d'appliquer les allocations d'entreprise à l'égard des allocations de 600 tonnes pour les engins mobiles dans la division 0B. Même si le Nunavut a maintenant sa propre capacité de pêche, pas un seul kilo de ces 600 tonnes n'a été accordé aux entreprises du Nunavut. Là encore, tout a été donné à des entités du Sud.

Si nous cherchons une nouvelle allocation, on nous a dit de consacrer 500 000 \$ à la formation. Nous devons maintenir le financement pour la formation à ce montant.

Malgré les recommandations du Groupe indépendant sur les critères d'accès, GICA, formulées en 2002, et même si le ministre a accepté les recommandations le 8 novembre 2002, la marginalisation des ressources des eaux adjacentes du Nunavut se poursuit en ce qui concerne les entreprises du Nunavut. On n'a pas donné suite aux recommandations du GICA.

Revenons maintenant aux priorités et aux enjeux futurs. Le rendement de la pêche hauturière demeurera un catalyseur pour le développement de la pêche au Nunavut, comme il est dit dans nos objectifs déjà énoncés.

Monsieur le président, membres du comité, mesdames et messieurs, le Nunavut doit prendre la mainmise sur l'exploitation des pêches adjacentes, mais pour ce faire, il faut le traiter équitablement et lui donner les moyens de faire en sorte que son industrie soit rentable, respectueuse de l'environnement, durable et axée sur la conservation. Nous accomplissons des progrès lentement, mais sûrement.

Pour ces raisons, nous formulons les recommandations suivantes. Bien que nous soyons reconnaissants de l'annonce de l'infrastructure maritime à Pangnirtung, qui n'a que beaucoup trop tardé, nous exhortons le gouvernement fédéral à honorer beaucoup plus rapidement son engagement à doter six autres localités de la région de Baffin d'installations maritimes. Elles sont essentielles au développement de la pêche côtière.

We recommend that the Minister of Fisheries and Oceans live up to the recommendations of the report of the Independent Panel on Access Criteria as it relates to allocations of fisheries resources in Nunavut's adjacent waters. Any future allocation increases in Nunavut's adjacent waters must go to Nunavut until such time as Nunavut enjoys the same percentage of allocations as our southern neighbours, for example, Newfoundland and Labrador, enjoy in their adjacent waters. Furthermore, the minister must put in place a policy that ensures that in the future, Nunavut stakeholders will have the right of first refusal to purchase at a competitive rate any allocations that are transferred or sold in Nunavut's adjacent waters.

The federal government must make a commitment and a special case to carry out annual scientific surveys in the North for turbot and shrimp, and to live up to their promises in the past.

Other people made presentations earlier. I have worked with those representatives for a long time, and other people behind me have been very much involved. I have also been a chairperson. Once I know they are capable of doing their jobs on their own, I usually move on to something else.

People were talking about shrimp, turbot and shellfish, but we do not operate like the system in Newfoundland and Labrador. We do not overhunt. We have warned them that we are ready to change the quotas if any of those animals or any fishing has declined.

There were questions about fishing. For example, there was a question about shrimp fishing. We are listening to our knowledgeable elders on this subject. They did the same thing for fishing or hunting other mammals. We are not trying to decrease any of the sea mammals.

I will finish my presentation because I do not think I will ever have another chance again with you. Fishing and hunting has always been a traditional way of life for the Inuit.

[English]

With respect to DFO, they have failed. I think they have failed. We did not and we never will.

[Interpretation]

With turbot and shrimp, it will happen again. It will repeat. There are shrimp quotas.

[English]

The squeaky wheel gets the oil. Is that how you say it? We had a squeaky wheel here and everybody noticed that. So DFO decided to give us a paper shrimp for area 1 and 2. They gave us a nice huge quota that was never meant to be fished.

Senator Robichaud: Why do you say that?

Mr. Mike: It is worthless. Nobody will fish it. Nobody wants to lose their shirt. There is no money in that. For area 4, 5 and 6, yes it is different and it is lucrative because you can travel there in a day. You do not have to steam three days to go there and three days back.

Nous recommandons que le ministre des Pêches et des Océans mette en œuvre les recommandations du Groupe indépendant sur les critères d'accès en ce qui concerne l'allocation des ressources halieutiques dans les eaux adjacentes du Nunavut. Toute augmentation future de l'allocation dans ces eaux doit aller au Nunavut jusqu'à ce qu'il possède le même pourcentage des allocations que celui qui revient à ses voisins du Sud, tels que Terre-Neuve-et-Labrador, dans leurs eaux adjacentes. En outre, le ministre doit mettre en place une politique qui fera en sorte qu'à l'avenir, les entreprises du Nunavut aient le droit de premier refus pour acheter à des taux concurrentiels toute allocation transférée ou vendue dans les eaux adjacentes du Nunavut.

Le gouvernement fédéral doit s'engager à faire des recherches scientifiques annuelles sur le flétan noir et la crevette dans le Nord, et tenir les promesses qu'il a faites dans le passé.

D'autres témoins ont fait des déclarations plus tôt. Je travaille avec ces représentants depuis longtemps, et d'autres personnes derrière moi ont collaboré activement. J'ai aussi été président. Une fois que je sais que les gens sont capables de faire leur travail eux-mêmes, je passe habituellement à autre chose.

Il a été question de la crevette, du flétan noir et de crustacés, mais nous n'avons pas le même système qu'à Terre-Neuve-et-Labrador. Nous ne chassons pas excessivement. Nous les avons avertis que nous sommes prêts à changer les quotas si le nombre de l'un ou l'autre de ces animaux ou poissons baisse.

Des questions sur la pêche ont été posées. Il y a eu une question sur la pêche à la crevette, par exemple. Nous écoutons nos aînés qui sont bien informés à ce sujet. Ils ont fait la même chose pour la pêche ou la chasse d'autres mammifères. Nous n'essayons pas de réduire le nombre d'une seule espèce de mammifères marins.

Je vais terminer mon exposé car je ne crois pas que j'aurai de nouveau l'occasion de m'adresser à vous. La pêche et la chasse ont toujours fait partie du mode de vie traditionnel des Inuits.

[Traduction]

Pour ce qui est du MPO, il a échoué. Je crois qu'il a échoué. Mais pas nous et nous n'échouerons jamais.

[Interprétation]

En ce qui concerne le flétan et la crevette, ça arrivera de nouveau. Ça se reproduira. Il y a des quotas de crevette.

[Traduction]

Il faut lubrifier une roue qui grince. C'est ce qu'on dit, n'est-ce pas? Nous avons une roue qui grinçait et tout le monde l'a remarquée. Le MPO a donc décidé de nous donner un quota de crevette pour les divisions 1 et 2. Il nous a accordé un énorme quota qui n'a jamais été censé être pêché.

Le sénateur Robichaud : Pourquoi dites-vous cela?

M. Mike : Le quota ne vaut rien. Personne ne le pêchera. Personne ne veut perdre sa chemise. Il n'y a pas d'argent à faire là. Pour les divisions 4, 5 et 6, c'est différent et lucratif car on peut s'y rendre en un jour. On n'a pas besoin de trois jours pour y aller et de trois jours pour revenir.

[Interpretation]

We will spend more money on training so we can bring our people up to par to work in fisheries. We will continue to support the development of fisheries. Turbot is now the highest paid.

In closing, I want to talk about fishing and hunting. It has always been a traditional way of life for Inuit. However, the commercialization of our offshore fisheries is relatively new to us. As we move into the commercial fishery we realize how variables beyond our control such as the fluctuations in the Canadian dollar, and the escalating oil prices can have major impact and implications on the viability of our business.

I go back to the bowhead whale hunting days. The residents of Pangnirtung have been involved in bowhead commercial hunts. We are now moving to a new fishery with turbot fisheries.

In closing, we know that we cannot control a lot of things in the fisheries such as the fluctuations in the Canadian dollar and the high cost of oil. Those factors are beyond our control. The Canadian dollar is doing well right now and we are happy with that but it fluctuates.

We are happy to have allocations or quota awarded to us in division 0B or division 0A because the federal government does not spend a cent in those areas whenever we catch. It is new money. It is new economy.

[English]

It is a new buck; it is a new dollar. It is not a handout from the government. Any renewable resource that is commercialized is a new dollar for Nunavut. How can the minister keep giving away resources, creating a system of more welfare in the whole Arctic?

Social studies and economic studies have been done about Inuit, their social and economic status, housing problems and no jobs. Millions of dollars have been invested in a study that shows we are poor in almost everything, socially and economically. How can the minister give away our rights in Nunavut waters when so many studies on the Inuit report that we are not aiming towards glory?

Mr. Chair, to conclude my presentation, the bottom line is that we want a fishery that is controlled by Inuit, one that provides meaningful employment for the people in our communities.

[Interprétation]

Nous consacrerons plus d'argent à la formation pour que les membres de nos communautés soient aptes à travailler dans le secteur de la pêche. Nous continuerons à financer le développement de la pêche. Le flétan noir est actuellement le poisson qui se vend le plus cher.

Pour terminer, je veux parler de la chasse et de la pêche. Elles ont toujours fait partie du mode de vie traditionnel des Inuits, mais la commercialisation de la pêche côtière est quelque chose de relativement nouveau pour nous. En nous engageant dans cette pêche commerciale, nous nous apercevons que des facteurs échappent à notre contrôle, comme la fluctuation du dollar canadien et la hausse du prix du pétrole, qui peuvent avoir des conséquences majeures sur la rentabilité de l'entreprise.

Pensons à l'époque de la chasse à la baleine boréale. Les résidents de Pangnirtung ont participé à la chasse commerciale de la baleine boréale. Nous nous tournons maintenant vers une nouvelle pêche, en l'occurrence la pêche au flétan noir.

Pour conclure, nous savons que nous ne pouvons pas avoir la mainmise sur un grand nombre de facteurs dans le secteur de la pêche, comme la fluctuation du dollar canadien et la hausse du prix du pétrole. Ces facteurs sont indépendants de notre volonté. Le dollar canadien est élevé en ce moment et nous en sommes ravis, mais il fluctue.

Nous sommes heureux que des quotas nous aient été alloués dans les divisions 0A ou 0B parce que le gouvernement fédéral ne verse pas un sou dans ces zones quand nous avons des prises. C'est de l'argent neuf. C'est une nouvelle économie.

[Traduction]

C'est de l'argent frais, neuf. Ce n'est pas une contribution du gouvernement. Toutes les ressources renouvelables qui sont commercialisées représentent de l'argent neuf pour le Nunavut. Comment le ministre peut-il continuer à céder des ressources, créant un système d'aide sociale encore plus important dans l'ensemble de l'Arctique?

Des études sociales et économiques ont été réalisées sur les Inuits, leur situation socioéconomique, leurs problèmes de logement et leur taux de chômage. Des millions de dollars ont été investis dans une étude qui révèle que nous sommes pauvres à presque tous les égards, sur les plans social et économique. Comment le ministre peut-il céder nos droits sur les eaux du Nunavut quand un si grand nombre d'études sur les Inuits montrent que notre situation est précaire?

Monsieur le président, pour conclure mon exposé, ce qu'il faut retenir, c'est que nous voulons un secteur de la pêche qui est administré par les Inuits, qui offre des emplois convenables aux membres de nos communautés.

[Interpretation]

We want employment. We want economic development. We want self-sufficiency and self-determination. We want to see our resources allocated to us. Keep that in mind. We also want a fishery that is environmentally friendly and sustainable in the long term.

In closing, I thank you for this opportunity. The objective for the fisheries in our adjacent waters must be to maximize the benefits to the Inuit of Nunavut.

Senator Adams: Thank you, Johnny Mike. Your presentation was excellent.

We were supposed to be here on Tuesday. We ended up going to Resolute Bay instead because of weather. However, I understand that the House of Commons Standing Committee on Aboriginal Affairs was able to make it. Were you able to appear before them on your issues? Were you able to convey your concerns to the members of that committee when they were here?

Mr. Mike: I had dinner with them. They toured the fish plant and we had dinner there. I relayed the same message that I gave you today. I spoke to the chair and I spoke with Nancy Karetak-Lindell, our MP for Nunavut. Basically, the same presentation was given to them. They will receive the same copy of the presentation this committee received in Inuktitut, English and French.

Senator Adams: My next question is in regard to the money you spent on studies. Since I became a senator, DFO has received an annual budget of about \$200 million for all of Canada. Keeping that in mind, you have spent about \$800,000 when you could have received \$4 million minus the training. How has DFO been able to assist you financially?

Mr. Mike: We work well with DFO when it comes to studies and requesting money for studies. Nunavut Tunngavik Incorporated, NTI, and Nunavut government have been supportive. They have given us funding. For the \$4 million we have spent so far in studies, we have been able to obtain funding from DFO, NTI and the Nunavut government. We contribute our share. We do not receive 100-per-cent funding. Division 0A used to be smaller. There is a regulation that if BFC and other members pay towards studies, then the quota goes to Nunavut residents. The studies about quotas in division 0A have been Nunavut driven and we have paid for them. Between 2001 and 2002, DFO did some studies in division 0A and division 0B. They looked at how the quotas should be allocated.

Senator Adams: Did they consult with you when you first started your enterprise? Did they include you in their fact-finding? Did they invite you to participate?

[Interprétation]

Nous voulons de l'emploi. Nous voulons du développement économique. Nous voulons l'autonomie et l'autodétermination. Nous voulons que nos ressources nous soient allouées. Ne l'oubliez pas. Nous voulons aussi un secteur de la pêche respectueux de l'environnement et durable à long terme.

Pour terminer, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous. L'objectif pour la pêche dans nos eaux adjacentes doit être de maximiser les avantages pour les Inuits du Nunavut.

Le sénateur Adams : Merci, Johnny Mike. Votre exposé était excellent.

Nous étions censés être ici mardi, mais nous sommes allés à Resolute Bay en fin de compte à cause du temps. Toutefois, je crois comprendre que le comité permanent des affaires autochtones de la Chambre des communes a pu venir. Avez-vous pu comparaître devant le comité pour lui parler de vos problèmes? Avez-vous pu faire part de vos préoccupations aux membres du comité quand ils étaient ici?

M. Mike : J'ai dîné avec eux. Ils ont visité l'usine de transformation du poisson et nous avons dîné. Je leur ai transmis le même message que je vous ai transmis aujourd'hui. J'ai parlé au président et à Nancy Karetak-Lindell, la députée du Nunavut. Je leur ai présenté le même exposé qu'à vous essentiellement. Ils recevront en français et en anglais le même exemplaire que votre comité a reçu en inuktitut.

Le sénateur Adams : Ma prochaine question porte sur les sommes que vous avez consacrées aux études. Depuis que je suis sénateur, le MPO bénéficie d'un budget annuel d'environ 200 millions de dollars pour l'ensemble du Canada. Cela étant dit, vous avez dépensé environ 800 000 \$, alors que vous auriez pu en recevoir 4 millions, moins la formation. Dans quelle mesure le MPO vous a-t-il aidés financièrement?

M. Mike : Nous entretenons une bonne relation avec le MPO lorsqu'il est question de financer les études. Nunavut Tunngavik Incorporated, NTI, et le gouvernement du Nunavut nous ont également appuyés en nous octroyant des fonds. Jusqu'à maintenant, nous avons dépensé 4 millions de dollars pour effectuer des études, et nous avons pu obtenir une aide financière du MPO, de NTI et du gouvernement du Nunavut. Nous apportons également notre contribution. En effet, les fonds que nous recevons ne suffisent pas à couvrir toutes nos dépenses. La division 0A a pris de l'expansion. Conformément au règlement, si la BFC et d'autres membres contribuent financièrement à des études, alors le quota est alloué à des résidents du Nunavut. La recherche sur les quotas dans la division 0A a été menée par le Nunavut, et nous l'avons financée. En 2001 et 2002, le MPO a procédé à certaines études sur l'allocation des quotas dans les divisions 0A et 0B.

Le sénateur Adams : Vous a-t-il consulté lorsque vous avez fondé votre société? Vous a-t-il invité à participer, à contribuer aux études?

Mr. Mike: It was a complex exercise. The chair of the Cumberland Sound Fisheries talked about the new allocation policy and how it will be implemented. DFO is not the only one that determines where division 0A allocations go, or how quotas increase, once we come to an agreement as partners. When we first met, when we formed the BFC we came to an agreement as a coalition that they would increase our quota: more membership, more quota. That is why we decided to pursue the coalition. It was not only one community that would benefit from a harbour; I think six communities would benefit.

I envy Seafreeze. They must be making a lot of money that rightfully should go to Nunavut residents. We are not too worried about that. If we receive a quota we try to divvy it equally. The revenue from our quota and catch we try to divvy equally among members. We look at the inukshuk as a symbol. I would say Nunavut would like more quota.

Senator Adams: We are asking about the Arctic waters, the Davis Strait because it is adjacent to your community and to Greenland. Since we signed our land claim agreement, I have been asking NTI as to their opinion how the adjacency affects Canadians because the waters are also adjacent to Greenland. When we negotiated land claims, we talked about a hundred-mile limit; that the adjacency should be extended within a 100-mile limit. It is not even 200 miles from Greenland at this point. What is your opinion on the adjacency because you are successfully fishing in division 0A, off the adjacent waters? What are your concerns about the adjacency issue? We asked officials of the DFO, the Canadian Coast Guard and Transport Canada in Ottawa about the hundred-mile limit and the limitations when it comes to adjacency. They said it was six to nine hours, which is a 12-mile limit from the shore, apparently. What is your opinion on that limit?

Mr. Mike: Whenever I go to meetings on fisheries I have heard about this limit and I have heard discussions. This winter when we had a shrimp conference in Newfoundland and Labrador, I started thinking perhaps they had the boundary or the limit. We all have issues with our 12-mile limit or 100-mile limit.

Niqitaq has two ships, two vessels. I should be the first Inuit pirate to trespass other borders. I think we could do it. Other countries are doing it. I know that the government would not appreciate it. We do not say much about that. However, when we have an opportunity to talk about quota, we talk about it. We tried to abide by the regulations imposed on us regarding Greenland and Northern Canada. We are told that the boundaries of division 0A and division 0B are closer to Greenland. I believe the Northwest Atlantic Fisheries Organization, NAFO, is responsible now for the management of that area.

M. Mike : C'était un processus complexe. Le président de Cumberland Sound Fisheries a parlé de la nouvelle politique d'allocation et de sa mise en œuvre. Le MPO ne détermine pas seul la répartition et l'accroissement des quotas dans la division 0A, puisque nous nous entendons entre partenaires. Lorsque nous avons créé la BFC, nous avons convenu que, puisque nous étions une coalition, il faudrait accroître notre quota : plus de membres, plus de quota. Voilà pourquoi nous avons décidé de former une coalition. Cela ne profite pas qu'à une seule communauté, mais bien à six.

J'envie Seafreeze. L'entreprise gagne probablement beaucoup d'argent qui de droit devrait revenir aux résidents du Nunavut. Ça ne nous inquiète pas trop. Lorsque nous recevons du quota, nous essayons de le partager également entre nos membres, et nous faisons de même avec les recettes découlant du quota et des prises. L'inuksuk est pour nous un symbole. Le Nunavut aimerait obtenir plus de quota.

Le sénateur Adams : On parle des eaux arctiques et du détroit de Davis parce que c'est adjacent à votre communauté et au Groenland. Après que nous ayons signé l'accord sur les revendications territoriales, j'ai demandé à NTI quelles seraient les répercussions de cette contiguïté sur les Canadiens, étant donné que ces eaux sont également adjacentes au Groenland. Au cours des négociations sur les revendications territoriales, on a parlé d'une limite de 100 milles, jusqu'à laquelle devraient s'étendre les eaux contiguës. C'est à peine à 200 milles du Groenland. Puisque vous pêchez dans la division 0A, au-delà des eaux adjacentes, qu'en pensez-vous? En quoi la contiguïté vous préoccupe-t-elle? Nous avons posé des questions aux représentants du MPO, de la Garde côtière canadienne et de Transports Canada à Ottawa au sujet de la limite des 100 milles et des restrictions lorsqu'il est question de contiguïté. On nous a répondu qu'il était question de six à neuf heures, ce qui représente apparemment une limite de 12 milles à partir des côtes. Qu'en pensez-vous?

M. Mike : Lorsque je participe à des réunions sur les pêches, j'entends parler de cette limite, on en discute. Cet hiver, lors de la conférence sur les crevettes qui s'est tenue à Terre-Neuve-et-Labrador, je me suis dit qu'on s'entendrait peut-être sur la question des frontières, mais nous nous posons tous des questions sur les limites de 12 ou 100 milles.

Niqitaq a deux bateaux, deux navires. Je devrais être le premier pirate inuit à transgresser les frontières. Je crois qu'on pourrait le faire. D'autres pays le font. Je sais que le gouvernement ne serait pas d'accord. On n'en parle pas beaucoup. Cependant, lorsque nous avons l'occasion de discuter des quotas, nous en profitons. Nous avons essayé de nous conformer aux règlements qui nous ont été imposés concernant le Groenland et le Nord du Canada. On nous a dit que les limites des divisions 0A et 0B étaient plus près du Groenland. Je crois que l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest, l'OPANO, est maintenant responsable de la gestion de cette zone.

We have not been involved in political issues like that. However, I envy Greenland Inuit fishers who can come and go to division 0A. I believe Greenland has a quota of 11,000; we have a quota of 6,000. I believe they have more quota in division 0B as well.

Regarding the mile limits, that is the limitation, yes, and it puts the Nunavummiut at a disadvantage. Greenland has more to gain because of the area where it is located and the boundary.

[English]

Senator Cochrane: How many vessels did you say you had?

Mr. Mike: In the BFC?

Senator Cochrane: Yes.

Mr. Mike: For BFC alone we have two. The other member of BFC, which is Qikiqtaaluk Corporation, QC, has one large factory vessel. It has one, so there are three.

Senator Cochrane: Are they all Canadian owned?

Mr. Mike: They are Canadian owned and registered in Nunavut.

Senator Cochrane: Are the people working on these vessels Inuit? Are they local people?

Mr. Mike: I am sorry?

Senator Cochrane: The people working on these vessels, are they local people? Are they Inuit people?

Mr. Mike: Yes; as I mentioned in my presentation, there is Inuit employment and training at the factory floor level. We are looking forward to further our training or to advance our training policy to more of a technical and managerial position within the vessel.

Senator Cochrane: BFC is a not-for-profit corporation, am I right?

Mr. Mike: That is correct.

Senator Cochrane: However, it also has a for-profit component?

Mr. Mike: Yes.

Senator Cochrane: It has two components: a not-for-profit and a for-profit?

Mr. Mike: Exactly.

Senator Cochrane: I cannot get my head around that, sorry.

Can you describe the structure? How can it be a for-profit and a not-for-profit? Describe that to me.

Mr. Mike: I will do my best to elaborate and answer the question. It is a good question.

Nous n'avons pas été mêlés à ces questions politiques. Toutefois, j'envie les Inuits du Groenland qui peuvent venir pêcher dans la division 0A. Je crois que le quota du Groenland s'élève à 11 000; le nôtre, à 6 000. Dans la division 0B, je pense qu'il détient également un quota plus important.

Quant à la limite en milles, vous avez raison, et ça pénalise les Nunavummiut. Le Groenland est avantagé en raison de sa situation géographique et de la frontière.

[Traduction]

Le sénateur Cochrane : Vous avez dit que vous disposiez de combien de navires, déjà?

M. Mike : À la BFC?

Le sénateur Cochrane : Oui.

M. Mike : La BFC en a deux à elle seule. L'autre membre de la coalition, la Qikiqtaaluk Corporation, la QC, possède un bateau-usine. Elle en a un, donc ça fait trois.

Le sénateur Cochrane : Appartiennent-ils tous à des intérêts canadiens?

M. Mike : Oui, et ils sont tous immatriculés au Nunavut.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que les travailleurs sur ces navires sont inuits? S'agit-il de gens de la région?

M. Mike : Pardon?

Le sénateur Cochrane : Les gens qui travaillent sur ces navires, vivent-ils dans la communauté? Sont-ils Inuits?

M. Mike : Oui; comme je l'ai souligné dans ma déclaration, on donne de la formation aux Inuits pour qu'ils travaillent dans le secteur de la transformation. Nous voulons améliorer notre programme et mettre davantage l'accent sur les postes de techniciens et de gestionnaires à bord des navires.

Le sénateur Cochrane : La BFC est une société sans but lucratif, n'est-ce pas?

M. Mike : Tout à fait.

Le sénateur Cochrane : Cependant, elle comprend également une composante à but lucratif, est-ce exact?

M. Mike : Oui.

Le sénateur Cochrane : Donc il y a deux parties, l'une sans but lucratif, et l'autre à but lucratif?

M. Mike : Voilà.

Le sénateur Cochrane : Je n'arrive pas à comprendre, je suis désolée.

Pourriez-vous nous décrire la structure? Comment se peut-il que ce soit en même temps à but lucratif et sans but lucratif? Expliquez-moi.

M. Mike : Je ferai de mon mieux pour répondre à votre question, qui est tout à fait pertinente.

BFC received the society status because it is a form of coalition that combines Pangnirtung Fisheries and community hunters and trappers, three corporations. Different levels of status exist within the membership.

To protect the interest of BFC membership, we decided to create a for-profit organization, a corporation called Niqitaq Fisheries Limited. It is to protect the BFC interest because Niqitaq operates the two vessels. It is a for-profit organization similar to a Crown corporation. It is a different structure, but the general idea is to protect the interests of BFC in a certain way.

Senator Cochrane: Let us look at the profit, then. The main company, BFC, makes a profit and does not make a profit. Tell me about that.

Mr. Mike: Niqitaq handles all the profit and distributes it to BFC. BFC decides what to do in terms of the members, which is to pay \$600,000 a year in dividends to the members of BFC.

Senator Cochrane: To the members of BFC?

Mr. Mike: Yes.

Senator Cochrane: In total, how many members are there?

Mr. Mike: Nine.

Senator Cochrane: Do the profits go to these nine members?

Mr. Mike: Yes; it is not a profit, it is a dividend.

Senator Cochrane: How much of a dividend goes to these nine members?

Mr. Mike: In total for the nine members it is \$600,000.

Senator Cochrane: Is that \$600,000 for a year?

Mr. Mike: Yes.

Senator Cochrane: Is that the same every year?

Mr. Mike: Yes, that is because we signed a Partner Memorandum of Understanding, PMOU, to put it aside for the training program, the exploratory vessel acquisition, and things like that. That is one of the components that the members decided to do. The member of the Pangnirtung organization who talked earlier about buying a boat managed to buy that boat for the community out of that dividend. Otherwise look at it. In division 0B, that 1,900 tonnes going down south, I do not know what it is used for but if we had it, it would go back to the community. A simple little idea such as having a community boat comes from our profit. If we have more, we can give more. That is the bottom line.

Senator Cochrane: It could become more than 600,000?

Mr. Mike: It could if we had more quota.

Senator Cochrane: Tell me about that other vessel.

Mr. Mike: The QC vessel?

La BFC a reçu le statut de société parce qu'il s'agit d'une coalition regroupant Pangnirtung Fisheries et les chasseurs et trappeurs de la communauté, ce qui fait trois entités. Il existe différents statuts de membre.

Pour protéger les intérêts des membres de la BFC, nous avons décidé de créer une organisation à but lucratif, appelée Niqitaq Fisheries Limited. C'est elle qui protège nos intérêts parce qu'elle gère les deux navires. Il s'agit d'un organisme à but lucratif semblable à une société d'État. La structure est différente, mais l'objectif général est de protéger les intérêts de la BFC, d'une certaine façon.

Le sénateur Cochrane : Examinons les recettes, dans ce cas. L'entreprise principale, la BFC, réalise des profits, et en même temps, elle n'en fait pas. Expliquez-moi.

M. Mike : Niqitaq s'occupe de distribuer les recettes à la BFC. Celle-ci décide de leur utilisation, et verse donc 600 000 \$ en dividendes par année à ses membres.

Le sénateur Cochrane : Aux membres de la BFC?

M. Mike : Oui.

Le sénateur Cochrane : Au total, combien sont-ils?

M. Mike : Neuf.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que les profits sont répartis entre ces neuf membres?

M. Mike : Oui; ce ne sont pas des profits, mais plutôt des dividendes.

Le sénateur Cochrane : À combien s'élèvent les dividendes que reçoivent ces neuf membres?

M. Mike : Au total, à 600 000 \$.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que c'est par an?

M. Mike : Oui.

Le sénateur Cochrane : Est-ce le même montant chaque année?

M. Mike : Oui, parce que nous avons signé un protocole d'entente de partenariat visant à mettre de l'argent de côté pour le programme de formation et l'acquisition d'un navire d'exploration, entre autres. C'est un exemple de ce que les membres ont décidé de faire. Le représentant de l'organisation de Pangnirtung qui a dit plus tôt avoir acheté un bateau pour la communauté l'a fait grâce à ces dividendes. Pensez-y un peu. Dans la division 0B, 1 900 tonnes prennent le chemin du Sud. Je ne sais pas à quoi elles servent, mais si nous y avions accès, ça reviendrait à la communauté. Acheter un bateau pour la collectivité est une idée toute simple que nous pouvons concrétiser grâce à nos profits. Plus on a d'argent, plus on peut en redonner à la communauté. Voilà.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que le total pourrait s'élever à plus de 600 000 \$?

M. Mike : Oui, si on avait plus de quotas.

Le sénateur Cochrane : Parlez-moi de l'autre navire.

M. Mike : Celui de la QC?

Senator Cochrane: Yes.

Mr. Mike: That vessel belongs to Qikiqtaaluk Corporation, which is again a subsidiary for-profit corporation of Qikiqtani Inuit Association.

Senator Cochrane: Where does the profit go there?

Mr. Mike: I have no idea where it goes because they have their own corporation for their boat, and I do not know where it goes from there. It does not go back to BFC or Niqitaq.

Senator Robichaud: In your chart, you say that all the organizations are Inuit owned. Whatever the outcome, the money goes to the Inuit, does it not?

Mr. Mike: Yes.

Here is another thing you have to know. The people of Nunavut, mainly Inuit, voted to have a government. To me that is an Inuit government.

Senator Hubley: From \$820,000 in direct investment, you were able to lever over \$4 million to conduct exploratory and project work. I wonder if you might share with us who your partners in that project would have been.

Mr. Mike: I think I outlined that earlier. They are Nunavut Tunngavik Incorporated, Government of Nunavut, Department of Fisheries and Oceans and BFC. If we can find any other resources such as from Kakivak Association, then that is part of that too. Also, we usually have funds from Nunavut Fisheries Training Consortium too if there is a training involved, or skills development for Inuit.

Senator Hubley: It has been a good project in that you have increased your allocation substantially in division 0A.

The other question was on your revenue sharing with participant members, \$2.4 million directly back to the communities. Does that money go to individuals in the community, members in that organization, or to community projects?

Mr. Mike: It is paid out to members and they will decide what to do with it. It does not go to individuals.

The Chair: Thank you very much, Mr. Mike, for coming here and being so helpful to us. We appreciate your insight.

Mr. Mike: Mr. Chair, I have a couple of things for you here. These are issues of the *Nunatsiaq News* printed last week. My colleagues and I are in the picture. The DFO minister did not ask for the autograph, but I have put down my signature. I have one for you and one for him.

The Chair: Thanks very much.

Senators, we will now move into our town hall portion of the meeting. A number of people have indicated that they want to make presentations to us.

We ask you to make your presentation within three to five minutes so that we can fit everybody in.

Le sénateur Cochrane : Oui.

M. Mike : Il appartient à la Qikiqtaaluk Corporation, qui est une filiale à but lucratif de la Qikiqtani Inuit Association.

Le sénateur Cochrane : À qui vont les profits?

M. Mike : Je n'en ai aucune idée, parce qu'une société distincte gère le bateau. Les recettes ne sont pas remises à la BFC ni à Niqitaq.

Le sénateur Robichaud : Dans votre tableau, on voit que toutes les organisations appartiennent à des Inuits. Donc, quoi qu'il advienne, l'argent reste dans les communautés inuites, n'est-ce pas?

M. Mike : Oui.

Sachez également que les gens du Nunavut, surtout des Inuits, ont décidé d'avoir un gouvernement. À mon avis, c'est un gouvernement inuit.

Le sénateur Hubley : Grâce à 820 000 \$ en investissements directs, vous avez pu obtenir plus de 4 millions de dollars pour effectuer de la recherche et un projet. Pourriez-vous nous dire qui ont été vos partenaires dans le cadre de ce dernier?

M. Mike : Je crois en avoir déjà parlé. Il s'agit de Nunavut Tunngavik Incorporated, du gouvernement du Nunavut, du ministère des Pêches et des Océans et de la BFC. Il arrive qu'on obtienne d'autres ressources, par exemple de la Kakivak Association. En outre, on reçoit également du financement du Nunavut Fisheries Training Consortium s'il est question de formation ou de perfectionnement des compétences des Inuits.

Le sénateur Hubley : Le projet a porté fruit puisque vous avez pu accroître considérablement vos quotas dans la division 0A.

J'ai une autre question au sujet du partage des recettes entre les membres, ce qui représente 2,4 millions de dollars remis aux collectivités. Est-ce que ce montant est versé à des particuliers, aux membres de l'organisation ou à la communauté, pour qu'elle finance des projets?

M. Mike : Il n'est pas remis à des particuliers, mais plutôt aux membres, qui en font ce qu'ils veulent.

Le président : Monsieur Mike, merci beaucoup d'être venu et de nous avoir autant aidés. Nous vous sommes reconnaissants de votre contribution.

M. Mike : Monsieur le président, j'aurais quelque chose pour vous. Voici des exemplaires de l'édition du *Nunatsiaq News* de la semaine dernière, où on peut voir une photo de mes collègues et moi-même. Le ministre du MPO ne m'a pas demandé de les autographier, mais je l'ai tout de même fait. J'en ai un pour vous et un pour lui.

Le président : Merci beaucoup.

Sénateurs, nous allons maintenant passer à la partie publique de notre séance. Un certain nombre de gens voudraient nous présenter des exposés.

Nous vous demandons de vous limiter à trois ou cinq minutes, afin que nous puissions entendre tout le monde.

I call Levi Evic first, please.

[Interpretation]

Levi Evic, as an individual: My presentation will be short. Your presence here in Pangnirtung is important to us.

I am also a fisherman. I represent other fishermen here. Since I was a young man, I have been a fisherman in salt water, through ice and in the lakes. To date, I am a fisherman.

I have two points concerning supporting the fishermen here in the community. I know they need assistance because we have a lot of barriers. I also did a study on my own on the lakes for Arctic char. I did this study because I like to represent the community here well.

I was also given quotas by the minister. The quotas that were allocated to me had conditions. Therefore, I would like you to understand more about Inuit. I also represent the Inuit here.

I have been working on this study for eight years, but there has been a huge misunderstanding about funding that we need. When I do my studies, the funding given for studies is minimal. It is never enough to do a good job and to finish the job. I would like our community to have a future in economic development through fisheries. Because you are into the fisheries, I suggest, and I want you to know that, one possible employment we can look at is fisheries. I do not speak English, but I work whenever I can. I am a traditional hunter. We can do our own studies. I work with Inuit and sometimes we have someone from DFO to work with us and to participate in our studies.

When it comes to the quota we can still barter, steal quotas. Or we could give it to the fish plant so they can have employment.

Hunters receive quotas. The hunters and trappers association receives quotas. However, what I have been working on I have been doing for eight years. Sometimes I do not get funding. Some years I do. It puts me behind in my study because the funding is not reliable. We are supposed to complete our studies in five years. If there is a time frame, then they must guarantee funding for studies. If I have a quota, that would go towards research studies. Once I have done my research, the quota would be turned over to the community, and fishermen would be able to fish the quota.

The younger people are quick to learn research techniques, and capable. The research I am doing is interesting, but the funding given to us to conduct our study is too small. It is never enough. Because that research is being done by Inuit for Inuit, they do not give us a lot of credibility because we do not have the certification that a scientist or a researcher would have.

The Department of Fisheries and Oceans in Winnipeg reviews my research. DFO in Iqaluit reviews my work, and I work with them. Although I am licensed, the funding they allocate to us is too small. It could create employment and the study could be done in half the time if we had adequate funding.

J'invite d'abord Levi Evic à prendre la parole, s'il vous plaît.

[Interprétation]

Levi Evic, à titre personnel : Je serai bref. Votre présence ici à Pangnirtung est très importante pour nous.

Je suis également pêcheur. Je représente mes confrères. Depuis mon tout jeune âge, je pêche en eau salée, sur la glace et dans les lacs. J'ai toujours été pêcheur.

J'ai deux remarques à faire concernant l'appui à accorder aux pêcheurs de la collectivité. Je sais qu'ils ont besoin d'aide parce qu'ils doivent surmonter de nombreux obstacles. J'ai mené ma propre étude sur l'omble chevalier dans les lacs, parce que je veux également bien représenter la collectivité.

Le ministre m'a aussi alloué des quotas, assortis de conditions. Voilà pourquoi je tiens à vous faire mieux comprendre la culture inuite, puisque je parle également au nom de ce peuple.

Je travaille à cette étude depuis huit ans, mais on a très mal évalué nos besoins financiers. Je reçois un financement minimal. Ce n'est jamais suffisant pour faire un bon travail, ni pour terminer mes études. J'aimerais faire des pêches le moteur économique de ma communauté. Puisque vous vous intéressez à ce secteur d'activité, sachez que c'est un des domaines dans lesquels on peut trouver de l'emploi. Je ne parle pas anglais, mais je suis toujours prêt à travailler. Je suis un chasseur traditionnel. Nous pouvons mener nos propres études. Je travaille avec les Inuits, et parfois un représentant du MPO collabore avec nous et participe à nos recherches.

Lorsqu'il est question de quotas, on peut encore en troquer, en voler ou en donner à l'usine de transformation du poisson pour créer des emplois.

On alloue des quotas aux chasseurs, à l'association des chasseurs et des trappeurs. Toutefois, je travaille à mon étude depuis huit ans. Certaines années j'obtiens des fonds, d'autres pas. Ce manque de fiabilité retarde mon étude. Nous devons terminer nos recherches en cinq ans, mais si on nous impose un échéancier, il faut garantir un financement. Si j'avais un quota, je m'en servais pour ma recherche. Une fois celle-ci terminée, je transférerais le contingent à la communauté, et les pêcheurs pourraient en profiter.

Les jeunes peuvent apprendre rapidement les techniques de recherche. Ce que je fais est intéressant, mais nous recevons trop peu de financement. Ce n'est jamais suffisant. Parce que cette recherche est effectuée par des Inuits pour des Inuits, on ne nous accorde pas beaucoup de crédibilité, étant donné que nous n'avons pas tous les diplômes des scientifiques ou des chercheurs.

Les représentants du ministère des Pêches et des Océans à Winnipeg évaluent ma recherche. Ceux à Iqaluit font de même, et je collabore avec eux. Bien que j'aie une autorisation, je reçois trop peu de financement. On pourrait créer de l'emploi et terminer l'étude en deux fois moins de temps si nous avions des fonds suffisants.

When it comes to fishing turbot on ice, it has been many years since I participated in that fishery because the ice was becoming too thin and dangerous. I know, and I fully understand the work that we did in the winter ice fishing. It is a technique that I am familiar with.

[English]

The Chair: Excuse me but I must ask you to conclude now because other people want to speak to us. Thank you very much for appearing.

[Interpretation]

Senator Adams: Thank you for doing your own research. Researchers in the past have never involved the Inuit and traditional knowledge.

Regarding the research monies that you receive, you say it is never enough. DFO and the Freshwater Fish Marketing Board in Winnipeg used to do a count and survey at the mouth of the rivers or in the lakes. I know that your research will be somewhat cheaper because you do not rely on helicopters and all kinds of fancy equipment. You move around on your own land.

Mr. Evic: Because the funding I receive is never enough to employ people, I need to do the study. The operational budget for boats and ski-doo's, for mobility, we do not receive that. We are told we must sell our catch to offset our operational costs. It is not covered in the research.

Senator Adams: When you conduct your survey and count, do you send that information to the freshwater organization in Winnipeg?

Mr. Evic: Yes, we look at different lakes, and we summarize which lakes we have studied or surveyed. That is the only way. Once the studies in different lakes are completed, once they determine how much fish there are, then they receive a quota.

[English]

The Chair: Thank you very much. I now call on Eric Joamie and Gita Laidler.

Gita Laidler, as an individual: I will keep my part short. I feel honoured to have the chance to be a part of this meeting, and to be invited by Eric Joamie to speak with him here.

We wanted to follow-up on a previous comment made about a sea ice project that is been going on in Pangnirtung for the past five years now. Eric and I have been working on that project together throughout the whole time. I am currently at Carleton University.

As the focus of that project, we wanted to raise awareness about the sea ice. We are working closely with the elders and hunters who are the experts on the sea ice. We are trying to characterize sea ice from Inuit perspectives to learn of the

En ce qui concerne la pêche au flétan noir sur la glace, il y a de nombreuses années que je n'ai pas participé à cette activité parce que la glace était trop mince et c'était dangereux. Je comprends parfaitement le travail que nous avons effectué en matière de pêche sur la glace en hiver. C'est une technique que je connais bien.

[Traduction]

Le président : Je suis désolé, mais je vais devoir vous demander de conclure, parce que d'autres voudraient également prendre la parole. Merci beaucoup d'avoir témoigné.

[Interprétation]

Le sénateur Adams : Merci d'effectuer vos propres recherches. Par le passé, les chercheurs n'ont jamais fait participer les Inuits ni tiré profit du savoir traditionnel.

Vous dites que les fonds qu'on vous octroie pour vos études ne sont jamais suffisants. Le MPO et l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce à Winnipeg procédaient autrefois à un dénombrement et un relevé aux embouchures des rivières ou dans les lacs. Je sais qu'il en coûtera moins pour effectuer vos recherches parce que vous ne dépendez pas d'hélicoptères ni d'équipement à la fine pointe de la technologie. Vous vous déplacez sur votre propre territoire.

M. Evic : Comme le peu de financement que je reçois ne me permet jamais d'engager des employés, je dois tout faire. Nous n'avons pas de budget de fonctionnement pour acheter des bateaux et des motoneiges, pour nous déplacer. On nous dit de vendre nos prises pour compenser nos coûts opérationnels. Ce n'est pas couvert.

Le sénateur Adams : Lorsque vous faites vos propres dénombrements et relevés, envoyez-vous les résultats à l'organisation responsable du poisson d'eau douce à Winnipeg?

M. Evic : Oui, nous analysons différents lacs, puis nous dressons un sommaire. C'est la seule façon de faire. Lorsqu'on a déterminé combien de poissons les lacs contiennent, on peut distribuer les quotas.

[Traduction]

Le président : Merci beaucoup. J'invite maintenant Eric Joamie et Gita Laidler à témoigner.

Gita Laidler, à titre personnel : Je serai brève. Je me sens privilégiée d'avoir l'occasion de participer à cette séance et d'être invitée par Eric Joamie à prendre la parole ici avec lui.

Nous voudrions revenir sur un commentaire qui a été fait au sujet du projet sur la glace de mer, entrepris à Pangnirtung il y a maintenant cinq ans. Eric et moi y travaillons depuis le début. Je suis actuellement à l'Université Carleton.

Dans le cadre de ce projet, nous voulions mieux connaître l'état de la glace de mer. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec les aînés et les chasseurs, qui sont les experts en la matière. Nous essayons d'adopter le point de vue des Inuits pour bien

importance and uses of the sea ice in the past, but even more, its importance today, and the changes that people experience with the sea ice and how those changes influence the communities.

I wanted to highlight this project. We can direct you to more resources to find out about the results of this project. We are doing our utmost to document and represent Inuit expertise and to convey this expertise accurately. From that perspective, and listening to other discussions today, we had a few thoughts.

Eric wanted to talk about recommendations from the community perspective.

[Interpretation]

Eric Joamie, as an individual: I am from Pangnirtung and I live here. I have been working with this young lady for a while in this community. We have been gathering information about ice conditions or changes in the ice with elders. We have been studying how the ice has been changing over the years by utilizing elders' knowledge and working with elders. We have been documenting elders' knowledge in this study.

We have also been documenting how these findings can be used in education, especially for our young people including our own language. Because it is important that we do not lose our language especially, we are working with the education group here in the community, and we will present these ideas to you this afternoon.

There has been mention of some of these issues or items. We do not really have any response to some of these issues, or solutions, but there has been a lot of talk about today's ice conditions. This issue will not go away. There has been a lot of discussion on it.

Looking at the climate change today and what we have been hearing from all over, of course there will be an impact, especially on the hunters. Hunters will see a huge impact. That includes their hunting ways, our change of food. Because of these burning issues, because there are unanswered questions, we would like to find out how the Government of Canada can help us in terms of funding with our studies. For example, if they start imposing quotas on whales and ring seals it will become extremely difficult. What we see when they start imposing quotas is that pretty soon we will not be allowed to hunt them.

We want training monies. We would like the Department of Indian and Northern Affairs to support us financially, and to set up a network with us to study icebreakers and the Canadian Coast Guard. Since the Coast Guard has experience in travelling our waters we would like to work with them on the studies to determine how the ice conditions are changing. If the Coast Guard can participate and partner with us in studying the ice conditions, it would really help the hunters in the long run to network with the Coast Guard.

The research that we are doing we have used satellite links with our computer and other technology. Because the Coast Guard ships have all the technology in place, we could use those

saisir l'importance de la glace de mer et son utilité par le passé, mais surtout aujourd'hui. Nous voulons comprendre les changements observés dans l'état de la glace de mer et les répercussions de ceux-ci sur les collectivités.

Je voulais vous parler de ce projet. On pourra vous orienter vers d'autres ressources si vous désirez en apprendre davantage sur ses résultats. Nous faisons notre possible pour consigner l'expertise inuite et la transmettre fidèlement. C'est pourquoi, à la lumière de ce que nous avons entendu aujourd'hui, nous aurions quelques points à soulever.

Eric voudrait formuler certaines recommandations du point de vue de la communauté.

[Interprétation]

Eric Joamie, à titre personnel : Je viens de Pangnirtung, et j'y habite. Je travaille avec cette jeune femme depuis un certain temps déjà. Nous rassemblons auprès des aînés des données sur l'évolution de l'état des glaces. Nous avons étudié les changements qui se sont opérés au fil des années grâce au savoir ancestral et à notre collaboration avec les aînés. Nous avons consigné leurs connaissances dans le cadre de cette étude.

Nous avons également essayé de trouver des façons de mettre nos observations à profit pour instruire la population, surtout les jeunes, et particulièrement en ce qui concerne notre langue. Il est essentiel que nous la préservions, et c'est pourquoi nous travaillons de concert avec un groupe responsable de l'enseignement dans la collectivité. Nous vous ferons part de nos idées cet après-midi.

On a déjà abordé certaines de ces questions. Nous n'avons pas vraiment de solutions, même si on a beaucoup parlé de l'état des glaces. Ce problème, qui a fait l'objet de nombreuses discussions, ne disparaîtra pas.

On a beaucoup entendu parler des changements climatiques, et il est évident qu'ils auront des répercussions, surtout sur les chasseurs. Ceux-ci seront grandement touchés, puisqu'ils devront changer leurs habitudes de chasse et leur alimentation. Étant donné que de nombreuses questions délicates restent sans réponse, nous aimerions savoir comment le gouvernement du Canada peut contribuer à financer nos études. On sait, par exemple, que s'il commence à limiter la chasse aux baleines et aux phoques annelés, ça deviendra extrêmement difficile. On a constaté que l'imposition de quotas mène en général à l'interdiction de la chasse.

Nous voudrions des fonds à consacrer à la formation. Nous aimerions que le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien nous appuie financièrement et nous permette d'étudier les activités des brise-glace et de la Garde côtière canadienne. Puisque celle-ci sait comment naviguer dans nos eaux, nous aimerions collaborer avec elle pour observer l'évolution de l'état des glaces. Si la Garde côtière s'associait à nous dans le cadre de cette étude, il serait beaucoup plus facile pour les chasseurs d'établir des liens avec elle à long terme.

Pour effectuer nos recherches, nous avons utilisé une liaison par satellite, notre ordinateur et d'autre matériel. Les bateaux de la Garde côtière sont bien équipés, et nous pourrions avoir accès à

technologies. I believe it would be beneficial for the residents of Nunavut, hunters especially, if the Coast Guard, with their technology and their experience could assist us even if, for instance, they let us use their equipment two days a week to monitor.

The weather is now unpredictable and the ice movement is changing fast. We need to monitor where the ice goes and it would not be for our community only; it would be for all the communities in Nunavut. If DFO could assist us in that, it would benefit us.

We keep hearing the Canadian federal government say over and over that they own Northern Canada, that it belongs to Canada. It is a sovereignty issue at this point. We believe the federal government should be more involved in freeing research monies and monitoring in the Arctic.

I will conclude here because I have to catch a flight to Iqaluit.

Senator Adams: Researchers network and consult with governments, forgetting that there are residents who have the knowledge and who should be involved. You are looking for research monies, and they bring researchers from the South. They have all their equipment and they need all their technology to do their work. Let us remember, though, that we have resources in our communities — the elders. They have traditional knowledge. Are you using the elders' knowledge in your research?

Mr. Joamie: Inuit traditional knowledge is all that we have used in our studies. We have not had any support from Western technology or researchers. We have not used any technology. We are looking at traditional knowledge, which comes from my observation of and experiences with the elders. We try to incorporate a perspective from way back to the present day. We use Inuit traditional knowledge only.

Yes, I know it would be beneficial to combine the technology of today with our traditional knowledge, but we were given a camera and a compass. That is the extent of the support that we have been given when it comes to high-tech assistance. Trent University and Carleton University have assisted us, but they cannot fund our project as we would like them to.

[English]

The Chair: Thank you very much. I now call on Davidee Anankak.

I would remind everyone that the policy we agreed to before we left Ottawa was to have presentations of five minutes without questions so that we could fit in as many people as possible. I would ask us all to abide by that, please.

[Interpretation]

Davidee Anankak: You are here to consult with people. I will not be rushing my presentation.

toute cette technologie. Je crois que ce serait avantageux pour les résidents du Nunavut, surtout les chasseurs, si la Garde côtière mettait à notre disposition sa technologie et son expérience, ne serait-ce, par exemple, qu'en nous prêtant son équipement deux jours par semaine pour effectuer de la surveillance.

La température est maintenant imprévisible, et le mouvement des glaces change rapidement. Il nous faut surveiller les glaces, ce qui ne profiterait pas uniquement à notre communauté, mais à toutes celles du Nunavut. Si le MPO contribuait, ça nous aiderait.

Le gouvernement fédéral du Canada ne cesse de répéter que le Nord lui appartient. C'est une question de souveraineté. Je crois qu'il devrait donc débloquer plus de fonds et accroître la surveillance dans l'Arctique.

Je termine là-dessus, parce que je dois prendre l'avion pour me rendre à Iqaluit.

Le sénateur Adams : Les chercheurs collaborent avec les gouvernements et les consultent, mais ils oublient souvent que certains résidents possèdent les connaissances nécessaires et devraient participer. Vous tentez d'obtenir des fonds, et on vous envoie des chercheurs du Sud. Ils ont beaucoup de matériel et en ont besoin pour faire leur travail. Cependant, souvenons-nous que nous avons accès à des ressources dans nos communautés — les aînés. Ils détiennent le savoir traditionnel. Est-ce que vous y faites appel dans le cadre de vos recherches?

M. Joamie : Nous ne nous sommes basés que sur le savoir ancestral inuit. Nous n'avons pas fait appel aux technologies ni aux chercheurs occidentaux. Nous n'avons eu recours à aucune technologie. Nous utilisons les connaissances traditionnelles, qui découlent de mon observation des aînés et de mes expériences avec eux. Nous essayons d'intégrer une perspective ancestrale à la vie d'aujourd'hui. Nous ne nous fions qu'au savoir traditionnel inuit.

Je sais que ce serait profitable d'allier la technologie moderne au savoir traditionnel, mais on ne nous a offert qu'un appareil photo et un compas. C'est la seule assistance technique qu'on nous ait fournie. Les universités Trent et Carleton nous ont aidés, mais elles ne peuvent pas contribuer financièrement à nos projets autant que nous le désirerions.

[Traduction]

Le président : Merci beaucoup. J'invite maintenant Davidee Anankak à prendre la parole.

J'aimerais vous rappeler qu'avant de partir d'Ottawa, nous nous étions mis d'accord pour limiter les présentations à cinq minutes et ne pas poser de questions, afin d'entendre le plus de témoins possible. Je vous demanderais de bien vouloir vous en tenir à ce qui a été convenu.

[Interprétation]

Davidee Anankak : Vous êtes ici pour consulter les gens. Je ne vais pas présenter mon exposé à la hâte.

I am appearing before you because I am concerned about fisheries, and they are only starting. I have a son who works in a fishing vessel. I have to force him to go out to work because he does not like to work in a fishing boat. When people come together to work in a confined space, there are so many problems and inter-personal problems that happen. They have to work with non-Inuit and there is a certain amount of perhaps discrimination or different treatment because they are Inuit. Many people who start working in fishing vessels quit because of their different treatments. I have asked my son when he goes to work in the fishing boats if he receives an orientation on working with people and the rules that are in place to protect and treat each other fairly. There is none.

I think it is because they have trouble finding jobs. When they enter a workplace, especially in the boats, they are treated differently. Fishers who work in fishing vessels, who own those fishing boats, need some obligation to have fairness and equity in the workplace because too many Inuit quit in the fishing companies and fishing vessels.

That is all I had to say. We need to hold the fishing vessels accountable and make sure that they have equitable employment practices and no discriminatory practices.

[English]

The Chair: Thank you very much. I now call on Noah Metiq.

[Interpretation]

Noah Metiq, as an individual: I am one of the fishers in Pangnirtung. When the ice was free, we used to go turbot fishing on ice. However, because of the ice conditions right now we never know what the ice conditions are and whether it is safe up to a certain time.

We have huge fishing gear and it is expensive. We have lost a lot of our fishing equipment many times, and we lose money. I lost my fishing huts and all my gear. They were found floating around Resolution Island. I asked for compensation from the Nunavut government. Once they allocated the funds, or it was not 100 per cent of the real costs so it was not enough to buy the equipment again. Because the ice is changing and because we do not have the capital cash upfront, it is difficult to operate as a fisher. We have lost equipment.

[English]

The Chair: Thank you very much. I now call on Jamesie Mike.

[Interpretation]

Jamesie Mike, as an individual: I am an elder in Pangnirtung. I am 80 years old. Thank you for coming to our community. What I heard from the community is that it was impressive that nobody is fighting. People are voicing their concerns.

I want to reiterate what you heard earlier. When we started turbot fishing, nobody talked about the Greenlanders who came first to teach us how to fish for turbot. Two people came from Greenland many years ago to teach us how to fish for turbot. One

Je suis venu parce que je m'inquiète pour les pêches, et ça ne fait que commencer. J'ai un fils qui travaille à bord d'un navire de pêche. Je dois le forcer à y aller parce qu'il n'aime pas cela. Dans un espace restreint, de nombreux problèmes interpersonnels peuvent surgir. Les Inuits qui doivent travailler avec des non-Inuits peuvent faire l'objet d'une certaine discrimination, ou être traités différemment. Beaucoup d'ouvriers à bord des navires de pêche démissionnent pour cette raison. J'ai demandé à mon fils si son employeur offrait de la formation sur le travail d'équipe et les règles assurant la protection et le traitement équitable de tous. Il m'a dit que non.

Je crois que c'est lié à leur difficulté à trouver un emploi. Lorsqu'ils y parviennent, ils sont traités différemment, surtout dans les bateaux. On devrait obliger les pêcheurs qui y travaillent ou qui en sont propriétaires à assurer la justice et l'équité en milieu de travail, parce que les Inuits sont trop nombreux à quitter leur emploi dans les entreprises et les navires de pêche.

C'est tout ce que j'avais à dire. Il faut tenir les administrations des navires responsables et veiller à ce qu'elles mettent en œuvre des pratiques d'emploi équitables et non discriminatoires.

[Traduction]

Le président : Merci beaucoup. Je laisse la parole à Noah Metiq.

[Interprétation]

Noah Metiq, à titre personnel : Je suis un pêcheur de Pangnirtung. Lorsque les glaces étaient en bonne condition, nous allions à la pêche au flétan noir. Toutefois, étant donné l'état actuel des glaces, on ne sait jamais jusqu'à quand il est sûr de s'y aventurer.

Nous disposons d'un gros engin de pêche coûteux. À de nombreuses reprises, nous avons perdu notre équipement, et donc de l'argent. Mes cabanes de pêche et tout mon matériel ont été retrouvés en mer près de Resolution Island. J'ai demandé au gouvernement du Nunavut de me dédommager, mais les fonds versés ne couvraient pas les coûts réels; c'était insuffisant pour que je puisse racheter du matériel. Parce que l'état des glaces change et que nous n'avons pas de capital à l'avance, il est difficile d'être pêcheur. Nous avons perdu de l'équipement.

[Traduction]

Le président : Merci beaucoup. C'est au tour de Jamesie Mike.

[Interprétation]

Jamesie Mike, à titre personnel : Je suis un aîné de Pangnirtung. J'ai 80 ans. Je vous remercie d'être venus ici. La collectivité trouve impressionnant qu'il n'y ait pas de conflit et que les gens expriment plutôt leurs inquiétudes.

Je tiens à réitérer ce qu'on vous a dit plus tôt. Lorsqu'il a été question de pêcher le flétan noir, personne n'a parlé des Groenlandais qui sont venus les premiers nous enseigner comment le faire. En effet, il y a de nombreuses années, deux

of them stayed with me. I thanked them, and this is before Canadians went into turbot fishing. We had the Greenland Inuit show us how to fish.

In 1984, two Greenlanders came. We, the hunters and trappers, requested that we have Greenlanders come and teach us how to fish for turbot. The government brought them in here to train us how to fish for turbot so I give those two trainers, the first time trainers for turbot fishing, a lot of thanks. It was the initiative of the hunters and trappers because we felt the need to look at turbot fishing. We requested assistance and who would be better to teach us than our own people from a foreign country that had the experience. We need to acknowledge them.

I acknowledge that you are here and that you are genuinely concerned, and you are here to listen to our concerns. I appreciate that and I thank you because I have to keep it short. I think my five minutes are up.

[English]

The Chair: Thank you very much indeed.

Senators, that brings us to the end of our hearings, but I want to thank a lot of people.

I want to thank the municipality for having us, and the staff of the municipality who have looked after us so well.

I want to thank the people who have appeared before us today, and thank them for their input and their insights.

We have been on the road now for a week, and although they are not here, I thank the other people who have appeared before us as well.

I also want to thank our own staff who experienced some trying conditions, particularly with weather. We have been making our trip in reverse. We were hoping to come to Pangnirtung first, and we are in Pangnirtung last. However, some people say to save the best for the last, so it has worked out well.

To accomplish what we set out to do, a lot of manoeuvring and a lot of change needed to be made by our own staff, and they did it extremely well and competently. We would not have been able to organize and do our job effectively if they had not done that manoeuvring. I thank them profoundly, publicly and on the record, for what they have done.

I thank our researcher and our consultant for their input and their assistance. Without them we would not be able to survive either, because they keep us on track and they tell us what we have said after we have said it, and help us to formulate our thoughts.

I want to thank the people who organized the logistics for us, both those who stayed in Iqaluit and those who were with us. I know the hours you have put in. I know the changes you have had to make, the stresses you have had to endure, and you have done very, very well.

d'entre eux nous ont montré la technique. J'ai hébergé l'un d'eux. Je les ai remerciés. C'était avant que les Canadiens ne commencent à pêcher le flétan noir. Les Inuits du Groenland nous ont enseigné leur méthode.

En 1984, deux Groenlandais sont venus. Ce sont nous, les chasseurs et trappeurs, qui avons demandé à ce qu'ils nous montrent comment pêcher ce poisson. Le gouvernement les a fait venir ici, alors je les remercie tous les deux énormément, puisqu'ils ont été les premiers à enseigner la pêche au flétan noir. C'était une initiative des chasseurs et trappeurs, parce que nous constatons la nécessité d'exploiter cette ressource. Nous avons demandé de l'aide, et personne n'était mieux placé pour nous enseigner cet art que les experts de notre propre peuple, venus d'un autre pays. Nous devons leur témoigner toute notre gratitude.

Je vois que vous êtes ici parce que vous êtes réellement inquiets, et que vous désirez connaître nos préoccupations. Je comprends et je vous remercie. Je vais terminer là-dessus, parce que je crois que mes cinq minutes sont écoulées.

[Traduction]

Le président : Merci beaucoup.

Sénateurs, voilà qui met fin à nos audiences. Avant de conclure, je voudrais remercier de nombreuses personnes.

Premièrement, merci à la municipalité de nous avoir accueillis, et à son personnel d'avoir pris si bien soin de nous.

Je tiens aussi à remercier de leur contribution et de leurs idées tous ceux qui ont témoigné aujourd'hui.

Nous sommes en déplacement depuis maintenant une semaine, alors je tiens à remercier également tous les autres témoins que nous avons entendus, même s'ils ne sont pas avec nous aujourd'hui.

Je suis aussi reconnaissant envers notre propre personnel, qui a dû faire face à des conditions difficiles, surtout étant donné la température. Nous avons fait notre voyage à rebours. Nous espérions en effet venir à Pangnirtung d'abord, mais nous nous y retrouvons en dernier. Toutefois, certains disent qu'il faut garder le meilleur pour la fin, alors les choses ont bien tourné.

Pour que nous atteignions nos objectifs, les membres de notre personnel ont dû faire de nombreux changements; ils se sont montrés efficaces et compétents. Nous n'aurions pas pu si bien nous organiser ni faire notre travail s'ils n'avaient pas effectué toutes ces démarches. Nous leur témoignons publiquement notre profonde reconnaissance pour tout ce qu'ils ont fait.

Je remercie également notre attaché de recherche et notre expert-conseil pour leur contribution et leur aide. Sans eux, nous n'y serions pas arrivés, parce qu'ils nous ont permis de maintenir le cap, nous ont rappelé ce qui avait été dit et nous ont aidés à formuler notre pensée.

Je présente également mes remerciements aux responsables de la logistique, ceux à Iqaluit comme ceux qui nous accompagnent. Je sais que vous faites de longues journées de travail. Je sais aussi que vous avez dû apporter de nombreux changements et supporter beaucoup de stress, mais vous avez réussi haut la main.

I want to thank our interpreters. This is the first time, as far as I know, that a Senate committee, or indeed any parliamentary committee, has operated in Pangnirtung with Inuktitut interpretation. Committees have been here before, but I do not think they have had formal hearings with Inuktitut interpretation. That has happened in Iqaluit, but I do not think it has happened in Pangnirtung before.

Senator Robichaud: As well as French.

The Chair: Yes.

As Senator Robichaud said earlier, the Senate has taken a decision that we will use Inuktitut as a language in our chamber. I do not know of anyone, except the Legislature of Nunavut, who is doing that in Canada at the present time. We hope this practice will continue. It has passed the Senate; it has gone to committee for review; and it will come back again to the Senate. I am confident that it will pass and that it will be the policy of the Senate to include Inuktitut as a working language, as and when required, so that people like Senator Adams and Senator Watt can speak their language in Parliament, express themselves clearly and be understood by all of us.

I thank the technicians who have worked so hard to put everything together for us, because without them we would not be able to operate either.

Who did I not thank — the communications and media. I did not thank them, but they have not all written their stories yet. I will withhold my thanks until I see the stories.

Senator Robichaud: And the hamlet.

The Chair: I mentioned Pangnirtung itself at the beginning, and the hospitality that we have been shown and the procedures that we have been able to carry out in this community. Thank you all very much.

We will return to Ottawa to reflect on what we have heard, following which we will issue a report. I hope that those of you who have presented will find yourself reflected in that report.

We will make recommendations to the government. The rules stipulate that when we send our recommendations to the Government of Canada, they must reply within 100 days. They do not have to agree with us, and sometimes they do not. We may not like the reply that we receive, but we will receive a reply. Even then, we can use that reply as further ammunition to carry the matter further.

Thank you all very much. This brings our hearings to a conclusion.

The committee adjourned.

Je désire également remercier les interprètes. C'est la première fois, à ma connaissance, qu'un comité du Sénat, ou que tout comité parlementaire, d'ailleurs, tient des audiences à Pangnirtung en inuktitut, avec interprétation. Des comités sont déjà venus ici, mais je ne crois pas qu'ils aient tenu des audiences officielles avec interprétation en inuktitut. Ça s'est produit à Iqaluit, mais jamais ici, à ce que je sache.

Le sénateur Robichaud : Il y a eu interprétation en français également.

Le président : Oui.

Comme le sénateur Robichaud l'a dit plus tôt, nous avons décidé d'utiliser l'inuktitut dans l'enceinte du Sénat. Je crois que personne d'autre au Canada ne le fait, sauf le gouvernement du Nunavut. Nous espérons que cette pratique se répandra. La proposition a été acceptée par le Sénat et renvoyée à un comité, qui en fera l'examen et nous présentera ses conclusions. Je suis convaincu que l'idée sera adoptée et que l'inuktitut deviendra une langue de travail au Sénat, au besoin, de façon à ce que les sénateurs Adams et Watt, par exemple, puissent utiliser leur propre langue au Parlement, qu'ils puissent s'exprimer clairement et être compris de tous.

Je remercie les techniciens qui ont travaillé si fort pour que tout fonctionne, parce que sans eux, nous n'y serions pas arrivés non plus.

Qui ai-je oublié? L'équipe des communications et les médias. Je ne les ai pas encore remerciés, mais c'est qu'ils n'ont pas encore publié leurs articles. Je vais attendre de lire ces derniers avant de leur témoigner ma reconnaissance.

Le sénateur Robichaud : N'oublions pas le hameau.

Le président : J'ai déjà parlé de Pangnirtung, de l'accueil qui nous y a été réservé et des audiences que nous avons pu tenir dans cette collectivité. Je vous remercie tous énormément.

Nous allons retourner à Ottawa pour réfléchir à ce que nous avons entendu et rédiger un rapport. J'espère que ceux qui ont témoigné verront leurs propos reflétés dans ce dernier.

Nous allons présenter des recommandations au gouvernement. Conformément aux règlements, ce dernier doit répondre dans les 100 jours suivants. Il est possible qu'il ne soit pas d'accord avec nous; c'est parfois le cas. Il se peut aussi que nous n'aimions pas sa réponse, mais nous pourrions alors nous en servir pour revenir à la charge.

Merci beaucoup à vous tous. Voilà donc la fin de nos audiences.

La séance est levée.

SENATE



SÉNAT

CANADA

THE COAST GUARD IN CANADA'S ARCTIC: INTERIM REPORT

**STANDING SENATE COMMITTEE
ON FISHERIES AND OCEANS**

FOURTH REPORT

Chair

The Honourable William Rompkey, P.C.

Deputy Chair

The Honourable Ethel Cochrane

June 2008

Ce rapport est aussi disponible en français

.....

Available on the Parliamentary Internet:
www.parl.gc.ca

(Committee Business — Senate — Reports)
39th Parliament — 2nd Session

TABLE OF CONTENTS

	Page
ACRONYMS	i
FOREWORD	ii
CURRENT OPERATIONS	1
BACKDROP: A RAPIDLY CHANGING CIRCUMPOLAR ARCTIC.....	4
A. New Realities	4
1. Climate Change and Receding Ice	5
2. Other Developments	7
B. Sovereignty-Related Issues	10
1. Land	11
2. The Continental Shelf	11
3. The Outer Limits of the Shelf	13
4. Water: Shipping in the Northwest Passage	16
a. The February 2008 Canada–US Model Negotiation.....	20
b. Other Considerations	21
THE CANADIAN COAST GUARD: MEETING FUTURE CHALLENGES	24
A. Main Issues	24
1. Renewing Canada’s Aging Icebreaking Fleet.....	25
2. NORDREG	29
3. Environmental Response	33
4. Search and Rescue	34
5. Political Support and Funding	35
B. Concluding Observations and Recommendations.....	38
APPENDIX 1 – The Proposed Sale of RADARSAT-2.....	42
APPENDIX 2 – Recommendations of the February 2008Canada–US Model ..Negotiation	44
APPENDIX 3 – Witness List.....	47

ACRONYMS

AMSA – Arctic Marine Shipping Assessment

AWPPA – *Arctic Waters Pollution Prevention Act*

CCG – Canadian Coast Guard

CFS – Canadian Forces Station

CFB – Canadian Forces Base

CLCS – Commission on the Limits of the Continental Shelf

DFAIT – Department of Foreign Affairs and International Trade

EEZ – Exclusive Economic Zone

EU – European Union

ICC – Inuit Circumpolar Council

IMO – International Maritime Organization

IPY – International Polar Year

ITK – Inuit Tapiriit Kanatami

LOS – Law of the Sea

MCTS – Marine Communications and Traffic Services

MDA – MacDonald, Dettwiler & Associates Ltd.

NTI – Nunavut Tunngavik Incorporated

RCMP – Royal Canadian Mounted Police

SAR – Search and Rescue

UN – United Nations

US – United States

FOREWORD

The Arctic has received a great deal of media attention in recent months. International Polar Year research, seabed mapping of the continental shelf, Russia's flag-planting at the North Pole, and the federal government's announcements of plans to bolster Canada's military presence in the north are some examples of news stories that have captured the attention of Canadians.

Last year, the Prime Minister said that Canada has a choice when it comes to defending its sovereignty in the Arctic: "Either we use it or we lose it," he said, and Canada intended "to use it." Strengthening and demonstrating Canada's sovereignty in the north was a major theme of the Speech from the Throne of 16 October 2007 and is one of the four priorities of the Northern Strategy led by Indian and Northern Affairs. Initiatives in support of the Strategy were announced in the 26 February 2008 Budget.

With these developments in mind, and in keeping with its order of reference, the Committee began hearings in Ottawa in February 2008 to better understand the issues at hand. Our interest soon focused on the Canadian Coast Guard, Canada's primary vehicle in demonstrating to the world its sovereignty in the Arctic. We asked ourselves if the Coast Guard was adequately prepared and equipped to meet future challenges.

We believe this to be an opportune time to sketch out what we have heard so far. The subject matter is complex, but one fact is clear: more thought must be given to the future role and capability of the Coast Guard, the agency that helps safeguard the values and environmental and economic interests of Canadians, especially those who live in the north. This interim report – an account of work in progress – is based on evidence gathered in Ottawa from 5 February 2008 to 15 May 2008.

Obviously, the northern perspective on issues still needs to be fully heard and considered. An essential aspect of the Canadian identity, the Arctic is first and foremost the homeland of Inuit who have been using the region and its resources for thousands of years. This interim report was written before the Committee conducted public hearings and fact-finding in Nunavut during the first week of June. Our findings will be conveyed more fully in a final report.

The Committee will consider our efforts worthwhile if they have made Canadians more aware of the Coast Guard's important role in the Arctic. We appreciate the interest shown by those who so generously made themselves available to participate in our study.



William Rompkey, P.C.
Chair

THE COAST GUARD IN CANADA'S ARCTIC: INTERIM REPORT

CURRENT OPERATIONS

The Canadian Coast Guard (CCG) is a national Special Operating Agency of the Department of Fisheries and Oceans (DFO) that provides marine safety and environmental protection services to Canadians, and essential at-sea support to other federal government departments and agencies, including the DFO itself. In the Arctic, the Coast Guard performs considerable and critical work. Its red and white icebreakers and helicopters are often said to be the most visible symbol of Canada's sovereignty and presence.

Each year, from late June to early November, two heavy icebreakers, four medium icebreakers and one light icebreaker are deployed to the Arctic to perform a broad range of important tasks in support of economic and commercial development (Map 1) – escorting ships through the ice-covered waters, keeping navigation channels open, breaking ice for commercial shipping, clearing ice in harbours, and maintaining navigation aids. Supplies are delivered to remote settlements and to Environment Canada and National Defence sites, and annual support is provided to the US Military Sealift Command at Thule, Greenland. The vessels operate in a harsh climate, in some of the most challenging ice conditions in the world. The Coast Guard's icebreakers are often the first ones into the Arctic each shipping season, and the last to leave.⁽¹⁾

The Coast Guard also provides considerable support for scientific activity. In this respect, the DFO heavily depends on its fleet. Examples of important DFO-specific scientific work supported by the agency include:

- stock assessments of marine mammals, fish, and emerging fisheries in Nunavut;
- aquatic ecosystem assessments, including examination of the impact of various development activities;
- hydrographic surveys for the production of navigational products and services (to support an anticipated increase of ocean-going transport in the Arctic); and
- bathymetry (measurement of the depth of the water), in support of Canada's submission to the United Nations Commission on the Limits of the Continental Shelf.⁽²⁾

(1) George Da Pont, Commissioner, Canadian Coast Guard, *Committee Proceedings*, 5 February 2008. Three vessels also operate on the Mackenzie River and Beaufort Sea delta. A national review of levels of service to clients, including all Coast Guard services in the region, is currently under way.

(2) Ibid.



(3) IPY, the first initiative of its kind in 50 years, is an international program of scientific research focused on the Arctic and Antarctic regions, involving the participation of a large number of scientists and researchers from more than 60 countries. The Government of Canada's IPY website can be accessed at: <http://www.ipy-api.gc.ca>.

The *CCGS Amundsen*, Canada's first dedicated Arctic science icebreaker (formerly known as the *CCGS Franklin*) is also used as a platform support to facilitate Government of Canada initiatives, including:

- the conduct of the Inuit Health Survey, which uses the icebreaker as a floating medical centre;
- the Circumpolar Flaw Lead System Study, Canada's largest International Polar Year project in terms of resources;⁽⁴⁾ and
- the ongoing work of ArcticNet – a member of the Canadian Networks of Centres for Excellence that brings together scientists and managers from the fields of human health, natural sciences and social sciences, and partners them with Inuit organizations, northern communities, federal and provincial agencies, and the private sector.

CCG icebreakers provide logistical and platform support to the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and the Canadian Forces. Virtually all of Canada's ice operations capabilities are now with the Coast Guard as a result of government decisions taken over 50 years ago.⁽⁵⁾ The Coast Guard's experience and expertise are recognized worldwide, and most of its commanding officers have over 20 years' experience in the Arctic.⁽⁶⁾

Icebreakers are not the Coast Guard's only presence in the Arctic, however. Other essential services are delivered in Canada's northern seaways, which are used for the resupply of communities, the export of raw materials, tourism, and science-related activity. These services include:

- Marine Communications and Traffic Services, including radio operations, to help ensure the safety of people at sea and the protection of the environment through effective traffic management and efficient movement of shipping;
- Aids to Navigation, to help ensure the safe voyages of vessels by reducing the risks of grounding and collision. The Coast Guard places and maintains over 1,500 visual and aural aids to navigation on the Mackenzie River from Great Slave Lake to Tuktoyaktuk, over 300 across the Arctic Ocean and some 30 or so in Hudson Bay and James Bay. Navigation safety information is provided through the publication of monthly Notices to Mariners, lists of lights and buoys, and an annual edition of *Notice to Mariners*;
- Search and Rescue (SAR), typically involving pleasure crafts or local community vessels; on average, there are 11 marine SAR cases per year;

(4) The flaw lead is an area of ice-free water that opens up each year when central pack ice moves away from coastal ice, creating a "flaw" in the ice surface. Studying the flaw lead will provide a better understanding of meteorological effects on Arctic ecosystems.

(5) There are also a few private-sector marine companies.

(6) George Da Pont, *Committee Proceedings*, 5 February 2008.

- Environmental Response, given that the Coast Guard has the primary response lead for pollution incidents or marine spills north of 60 degrees;
- Waterways Management, which includes forecasting water levels during the summer navigation season on the Mackenzie, Liard and Peel Rivers; and
- cargo management and coordination for Iqaluit, an important transshipment and resupply route.⁽⁷⁾

Important Coast Guard commitments for 2008 include:

- continued participation in an ongoing Arctic exercise with the Department of National Defence and other government departments (in the Iqaluit area). In each of the last three summers, the Coast Guard and the Canadian Forces have participated in joint exercises in the Arctic;
- resupply of the Eureka and Kugaaruk missions for National Defence, Environment Canada, and the Government of Nunavut;
- placement of underwater cables in the Northwest Passage for Defence Research and Development Canada;
- icebreaker participation in an Arctic environmental response exercise in Ilulissat (Greenland) with the United States and Denmark, the host country of the 2008 North Atlantic Coast Guard Forum;
- continued icebreaking support to the US Military Sealift Command off Greenland; and
- continued and significant activity related to IPY research and mapping of the Canadian continental shelf.⁽⁸⁾

BACKDROP: A RAPIDLY CHANGING CIRCUMPOLAR ARCTIC

A. New Realities

With its vast and largely untapped natural resources, the Arctic is growing in strategic and economic importance. Marine activity is expected to increase significantly because of the converging circumstances of melting polar ice and high energy prices. The Canadian Coast Guard's role in the Arctic, a region of tremendous potential, will become ever more critical in the coming years.

(7) Ibid.

(8) Ibid.

1. Climate Change and Receding Ice

Climate change is fundamentally transforming the Arctic. The ice cover is becoming thinner, covering less of the circumpolar Arctic, and receding more quickly than previously believed possible.

In September 2007, record low levels of ice were observed, exceeding the worse-case predictions of the experts. Sea ice shrank to 39% below its 1979–2000 mean, the lowest level since satellite monitoring began in 1979 and the lowest for the entire 20th century based on monitoring from ships and aircraft.⁽⁹⁾ In 2005, the extent of the ice cover was the lowest on record. Significantly for Canada, by the end of the 2007 melt season the legendary Northwest Passage opened up, becoming fully navigable for the first time in recorded history. The Arctic Ocean is now expected to become largely ice-free in summer within the next two decades,⁽¹⁰⁾ or perhaps even by 2013.⁽¹¹⁾

Appearing before the Committee, Duane Smith, president of the Inuit Circumpolar Council (ICC) Canada,⁽¹²⁾ indicated that 2008 could be the first year on record without the presence of hard, “multi-year ice” – ice that has survived at least one summer. Multi-year ice presents a serious hazard to shipping, whereas softer, thinner “first-year ice” can be broken by “ice-strengthened” vessels.

White sea ice reflects sunlight and keeps the polar regions cool, but retreating sea ice exposes darker and less reflective seawater that absorbs heat, causing even more ice to melt. This cycle is known as the ice-albedo feedback loop. According to Dr. Scott G. Borgerson of the (US) Council on Foreign Relations, whom the Committee invited to provide a non-governmental American perspective on the geopolitics of a melting Arctic, the tipping point at which sea ice will begin to melt at an exponential rate may already have been reached.⁽¹³⁾

(9) World Wildlife Fund, *Arctic Climate Impact Science – An Update Since ACIA*, Report commissioned by WWF International Arctic Programme, 2008, http://assets.panda.org/downloads/final_climateimpact_22apr08.pdf.

(10) US National Snow and Ice Data Center, “Arctic Sea Ice Shatters All Previous Record Lows,” *NSIDC Arctic Sea Ice News*, 1 October 2007, http://nsidc.org/news/press/2007_seaiceminimum/20071001_pressrelease.html.

(11) Advanced modelling studies presented at the 2007 meeting of the American Geophysical Union forecast northern polar waters to be ice-free in summers within just 5–6 years.

(12) Duane Smith, President, Inuit Circumpolar Council (Canada), *Committee Proceedings*, 1 April 2008.

(13) Dr. Scott G. Borgerson, International Affairs Fellow, Council on Foreign Relations, *Committee Proceedings*, 8 April 2008.

Dr. Louis Fortier, ArcticNet's Scientific Director, further explained to the Committee that reaching the tipping point will result in a new climatic equilibrium in the northern hemisphere and the rest of the planet, which could take thousands of years to reverse.⁽¹⁴⁾ For 2008, the forecast was said to be grim; as far as science is able to predict, the extent of ice cover will be much lower than in 2007. The Committee was shown a series of animated images depicting changes to and the variability of the circumpolar ice cover over time. Earth is losing its "capital of sea ice" in the Arctic, Dr. Fortier said, and as multi-year ice disappears completely, conditions will become similar to those in the St. Lawrence Seaway in winter. This will open up the Canadian Arctic Archipelago to navigation.⁽¹⁵⁾

Dr. Rob Huebert of the University of Calgary, a renowned authority on Arctic matters, began his presentation to the Committee with satellite photographs showing the extent of the loss of ice cover since January 1990.⁽¹⁶⁾ The Arctic will become much busier, he warned, and "it will catch us off guard." Although no one knows for sure what will happen in the years ahead, Dr. Michael Byers, Canada Research Chair in International Law and Politics at the University of British Columbia, said that government cannot wait for certainty before responding to this phenomenon.

[T]here is ... a significant possibility, a risk, that the rate of ice loss will continue and perhaps even accelerate. In my view, good public policy is based on risk analysis. If there is a 20 per cent chance that we will have an open Northwest Passage, the government needs to move quickly to guard against that risk and prepare for the eventualities. I think it is more significant than a 20 per cent risk; I think it is almost certain.⁽¹⁷⁾

Judging from what the Committee heard, it is no longer a matter of if, but when, the Arctic Ocean will open to regular shipping. This prospect has huge implications. Navigation shortcuts are expected over Eurasia (the Northern Sea Route, once called the Northeast Passage)

(14) Dr. Louis Fortier, Scientific Director, ArcticNet, *Committee Proceedings*, 13 May 2008. Dr. Fortier, a Professor at Université Laval, holds the Canada Research Chair on the Response of Arctic Marine Ecosystems to Climate Change, and has sat on the Natural Sciences and Engineering Research Council of Canada since 2005.

(15) Ibid.

(16) Dr. Rob Huebert, Associate Director of the Centre for Military and Strategic Studies, Associate Professor, Department of Political Science, University of Calgary, *Committee Proceedings*, 13 March 2008.

(17) Dr. Michael Byers, Professor, Canadian Research Chair in International Law and Politics, *Committee Proceedings*, 6 March 2008.

and North America (the Northwest Passage), reducing oceanic travel by days and thousands of kilometres. As a navigation route, the Northwest Passage would offer international shipping companies significant time and cost savings; the distance from Shanghai to New Jersey would be 7,000 kilometres shorter than a similar voyage through the Panama Canal. If the sea ice recedes sufficiently, a marine route could be created directly over the North Pole.

We heard from witnesses that the further diminishment of ice will benefit the energy and mining sectors, leading to economic development and even more shipping. According to Dr. Byers, Canada should be thinking in terms of an Arctic Gateway project similar to the Asia-Pacific Gateway and Corridor being built in Western Canada. ICC Canada president Duane Smith mentioned that Canada and Russia had been looking at the possibility of keeping the port of Churchill open throughout the year, and that Russia had volunteered the use of icebreakers to create a shipping link between Churchill and the Russian port of Murmansk, the most northerly ice-free port in the world.

Inuit will be most directly affected by increased marine activity, which is likely to have far-reaching consequences for their culture, well-being and traditional way of life. In this regard, the Committee learned that the Inuit Circumpolar Council had submitted an Inuit perspective on shipping to the eight-nation Arctic Council, which has been preparing a comprehensive Arctic Marine Shipping Assessment, or AMSA. A report is expected to be released in autumn 2008 on likely scenarios for 2020 and 2050.⁽¹⁸⁾

The effects of climate change in the Arctic are expected to be among the greatest of any region on Earth. Although global in scope, climate change is having real and serious consequences at the local level, as the ICC Canada president made clear in his presentation. In the western Arctic, where temperature increases in the Canadian north have been greatest, the serious problem of coastal erosion has been brought on by rising sea levels and tides caused by melting ice. Some communities, Mr. Smith said, are now having to relocate further inland.⁽¹⁹⁾

2. Other Developments

Coastal states that border the Arctic Ocean (Canada, Denmark, Norway, the Russian Federation, and the United States) are currently mapping the ocean floor as prescribed

(18) Duane Smith, *Committee Proceedings*, 1 April 2008. The ICC is an international non-government organization representing approximately 150,000 Inuit living in Alaska, Canada, Greenland and Russia. The ICC is a Permanent Participant in the Arctic Council, an eight-state intergovernmental forum established in 1996.

(19) Ibid.

by the United Nations Convention on the Law of the Sea. The objective is to determine how much of the sea floor is an extension of each coastal nation's continental shelf, with a view to claiming the maximum amount of the seabed allowable beyond their 200-nautical-mile Exclusive Economic Zone.⁽²⁰⁾

Enormous hydrocarbon resources are suspected below the Arctic Ocean's surface. The often-quoted estimate attributed to the US Geological Survey is that the Arctic may contain one-quarter of the world's undiscovered oil and gas reserves. The Committee learned that the Arctic Council has been conducting a circumpolar scientific oil and gas assessment. The objective is to identify oil and gas reserves in the circumpolar Arctic, to present an assessment of the environmental, social, economic, and human health consequences of current oil and gas activity in the circumpolar Arctic, and to evaluate the likely course of development and its future impact.⁽²¹⁾

Witnesses frequently mentioned Russia's assertiveness and its capacity to operate in the Arctic. The Committee heard that centralized control over northern oil and gas resources had allowed Russia to rebuild its military, including the construction of submarines, so that a resumption of submarine traffic could be expected in the coming years similar to that which took place during the Cold War. Along the coast of Siberia, where Arctic sea ice is melting faster and ice conditions are more favourable, Russia has been developing the offshore sector and investing in the port of Murmansk, as well as other Arctic ports, to develop its very considerable hydrocarbon resources.⁽²²⁾

According to Dr. Rob Huebert of the University of Calgary, increased commercial navigation will result mainly from the reduction of sea ice but, with respect to oil and gas, investment in the Arctic will continue to accelerate regardless of climate change. The reasons given were historic high energy prices, the entry of China as a major oil consumer on a level equal to the developed world, and the expectation that India will also become a major consumer.

The Committee learned that South Korean shipyards, driven by oil and gas markets, are constructing new ice-strengthened and "double-bowed" oil tankers that can operate efficiently in both open and ice-covered waters up to one metre thick. When travelling forward, the vessels proceed as they normally would through open water; when in ice, they operate stern-

(20) The United States, which has yet to ratify the LOS Convention, has nonetheless been conducting scientific work in the Arctic to collect evidence for a possible future claim. Procedural rules of the US Senate were said to have been preventing ratification of the treaty. Dr. Scott G. Borgerson, Council on Foreign Relations, *Committee Proceedings*, 8 April 2008.

(21) Duane Smith, *Committee Proceedings*, 1 April 2008.

(22) Dr. Rob Huebert, *Committee Proceedings*, 13 March 2008.

first (the propellers can be turned around) and act as icebreakers. The Russians are purchasing these state-of-the-art dual purpose vessels to transport oil from Siberia to Murmansk for reloading onto larger tankers for export to the European market. The goal, Dr. Huebert explained to the Committee, is to eliminate the need for pipeline systems, which have been collapsing partly because of poor Soviet construction techniques, but also because of the melting permafrost.

The Northern Sea Route is expected to open to international shipping sooner than the Northwest Passage because the ice pack tends to shift toward North America.⁽²³⁾ Dr. Donat Pharand, Professor of Law Emeritus of the University of Ottawa, informed the Committee that Russia has fully prepared itself for international navigation.⁽²⁴⁾ Three years ago, with the cooperation of Japan and Norway, Russia concluded a six-year study (paid for mainly by Japan, under the aegis of the Nansen Institute in Norway) covering all possible aspects of the future use of the Northern Sea Route. Russia, it was pointed out, has the infrastructure in place and the capacity to control future navigation, including 12 nuclear-powered icebreakers.

Europe, for its part, appears to view the opening-up of new trade routes and increased accessibility of the region's hydrocarbon resources as having potential consequences for international stability and its own security interests. In a widely quoted report prepared for the March 2008 EU summit, the High Representative for the Common Foreign and Security Policy and the European Commissioner for External Relations identified the need to "address the growing debate over territorial claims and access to new trade routes by different countries which challenge Europe's ability to effectively secure its trade and resource interests in the region and may put pressure on its relations with key partners." Climate change was said to be "best viewed as a threat multiplier which exacerbates existing trends, tensions and instability."⁽²⁵⁾

Other countries have also shown interest in the Arctic. For instance, China (despite its lack of Arctic waters) has been doing vigorous research in the polar regions. China operates the icebreaker *Xue Long*, a 21,000-tonne research vessel built in the Ukraine and retrofitted to state-of-the-art scientific capabilities. Considered to be on par with any icebreaker

(23) Natural Resources Canada, *From Impacts to Adaptation: Canada in a Changing Climate*, "Case Study 2: The Future of the Northwest Passage," 2007, p. 84, http://www.adaptation.nrcan.gc.ca/assess/2007/index_e.php.

(24) Dr. Donat Pharand, Professor of Law Emeritus of the University of Ottawa, *Committee Proceedings*, 6 May 2008.

(25) "Climate Change and International Security," Paper from the High Representative and the European Commission to the European Council, 14 March 2008, http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/en/reports/99387.pdf.

of any developed country, the vessel is employed primarily for China's research station in the Antarctic. Chinese researchers were, however, in the region of Tuktoyaktuk in 1999 and in 2003, and may be preparing for another trip to the Arctic as part of International Polar Year.⁽²⁶⁾

B. Sovereignty-Related Issues

"Sovereignty" is a word used in connection with the Arctic. At the outset of his presentation, Dr. Donat Pharand, an eminent authority on international and maritime law, made a point of mentioning the immense confusion surrounding this term. As generally understood in international law, sovereignty may be defined as "the totality of the various forms of exclusive jurisdiction which a state may exercise within its boundaries." In international law, sovereignty applies mainly to land, but it may also apply to certain waters or sea areas known as "internal waters."⁽²⁷⁾

At our meetings, witnesses often said that the Coast Guard has an important role to play in demonstrating to the world Canada's sovereignty in the Arctic (i.e., in Canada's internal waters). Former CCG Deputy Commissioner Michael Turner stated in his presentation that sovereignty is based on "the 80/20 rule": the ability of a country to demonstrate the effective management and administration of its territories and the waters over which it claims jurisdiction is said to represent 80% of sovereignty, the other 20% being the ability to defend and repel an aggressor nation.⁽²⁸⁾ According to Dr. Byers, the recent controversy over the proposed sale of RADARSAT-2 suggests perhaps a need to revisit traditional assumptions on how infrastructure should be defined with respect to sovereignty in the 21st century (see Appendix 1).

The key message Paul Kaludjak, president of Nunavut Tunngavik Incorporated (NTI), left with the Committee is that the Government of Canada needs to fully implement the Nunavut Land Claims Agreement "to demonstrate Arctic sovereignty on-the-ground." Although they are important, he said, military and Coast Guard activities and satellite surveillance do not by themselves constitute an effective strategy.⁽²⁹⁾ Similarly, John Merritt, Senior Policy Advisor

(26) Dr. Rob Huebert, *Committee Proceedings*, 13 March 2008.

(27) Dr. Donat Pharand, *Committee Proceedings*, 6 May 2008.

(28) Michael Turner, Former Deputy Commissioner of the Canadian Coast Guard, *Committee Proceedings*, 28 February 2008.

(29) Paul Kaludjak, President, Nunavut Tunngavik Incorporated, *Committee Proceedings*, 15 April 2008. NTI's mission is to foster Inuit economic, social and cultural well-being through the implementation of the Agreement. The organization, which represents Inuit under the 1993 NLCA, initiated a legal suit in December 2006 to force the Government of Canada to live up to its responsibilities under the NLCA.

of Inuit Tapiriit Kanatami (ITK) emphasized that Canada's sovereignty in the Arctic is a function not only of military and diplomatic approaches and activities, but also of the effectiveness of social policies.⁽³⁰⁾

Canada is indeed bound by its laws to protect the needs and interests of Inuit. This interim report was written before the Committee conducted public hearings and fact-finding in Nunavut in June 2008 to hear first-hand their views and concerns.⁽³¹⁾ Our findings will be conveyed more fully in a final report.

1. Land

Canada faces a number of actual and potential challenges to sovereignty and its sovereign rights in the Arctic.

With respect to land, Canada and Denmark both claim ownership of Hans Island – a tiny, uninhabited rocky island located in the Kennedy Channel of Nares Strait, which separates Ellesmere Island from northern Greenland. The dispute, which witnesses categorized as relatively minor, received a great deal of publicity in Canada when former National Defence Minister Bill Graham went there in 2005 to reassert Canadian sovereignty. This was in response to Denmark having sent naval vessels in 2002 and 2003. Interestingly, Dr. Rob Huebert noted that when the Danish naval vessel *Vaedderen* went to Hans Island in 2002 to challenge Canada's sovereignty, the Danes had purchased Canadian satellite imagery to help the vessel get there.

With the exception of the Hans Island dispute, there are no challenges to Canada's ownership of and sovereignty over its Arctic lands.

2. The Continental Shelf

At sea, the 1982 UN Law of the Sea (LOS) Convention (often referred to as "the Constitution of the Oceans"), which Canada ratified in 2003, sets out a legal classification system for ocean space and establishes the limits of the various maritime zones (the 12-mile

(30) John Merritt, Senior Policy Advisor, Inuit Tapiriit Kanatami, *Committee Proceedings*, 15 April 2008. ITK is the national voice of Canada's Inuit and represents Inuit living in Nunatsiavut (Labrador), Nunavik (Northern Quebec), Nunavut, and the Inuvialuit region of the Northwest Territories.

(31) In preparation for the Committee's hearings in Nunavut, Michelle Wheatley (Regional Director, Science, Regional Science Director's Office) and K. Burt Hunt (Regional Director, Fisheries and Aquaculture Management) of the DFO's Central and Arctic Region provided an overview of the Department's role and activities in the region on 1 May 2008.

territorial sea, the 200-mile Exclusive Economic Zone, and the outer edge of the continental margin).

With respect to continental shelf, coastal states do not have “sovereignty” in the full sense of the word. Article 77 of the LOS Convention stipulates that coastal states exercise “sovereign rights” over the continental shelf for the purpose of exploration and exploitation of the natural resources there – both living resources (sedentary species) and non-living resources located on or beneath the ocean floor of the shelf (e.g., oil and gas).

Although nobody disputes these sovereign rights, Canada, like other states, has “delimitation problems” with its neighbours.⁽³²⁾

With respect to the Lincoln Sea, Canada and Denmark disagree on the precise positioning of certain straight baselines to arrive at a common border based on equidistance. Two relatively small areas are in dispute, each slightly more than 30 square nautical miles.⁽³³⁾

As for the Beaufort Sea, there is also a longstanding disagreement between Canada and the United States over the maritime border between the Yukon and Alaska. Canada’s position is that the border should follow the land boundary along the 141st meridian. The United States maintains that the border should extend along a path equidistant from the coasts of the two countries. A complicating factor raised in testimony is the constitutionally protected 1984 Inuvialuit Final Agreement, which is based on Canada’s understanding of the maritime boundary. The disagreement between Canada and the United States could become more significant if petroleum resources are discovered in the contested area.

Record-high oil prices have renewed industry interest in the Beaufort Sea. The Committee learned from witnesses that, on Canada’s side of the border, Imperial Oil Ltd. and Exxon Mobil Canada had acquired an exploration licence from the federal government in 2007. Under the terms of the licence (covering an area of 205,000 hectares of Arctic sea floor about 100 kilometres north of the Mackenzie Delta in the Northwest Territories), the two companies agreed to spend \$585 million on exploration within the next five years. In the United States, Shell was also awarded leases off Alaska’s northern coast in 2005.⁽³⁴⁾

(32) Dr. Donat Pharand, Brief submitted to the Committee, 6 May 2008.

(33) Ibid.

(34) The company had planned a multi-year exploration drilling program. However, operations were put on hold, pending the outcome of an appeal by environmental organizations and the Alaska Eskimo Whaling Commission.

3. The Outer Limits of the Shelf

Canada is in the process of confirming its sovereign rights in the region by defining the outer limits of Canada's continental shelf. Seabed mapping will make certain, at least from a scientific standpoint, the full extent of the area over which Canada has sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting the natural resources of the seabed and subsoil beyond its 200-nautical-mile Exclusive Economic Zone (EEZ).

A coastal state can claim control of the seabed beyond its EEZ if it can prove the ocean floor is a physical extension of its continental shelf (see Map 2). The LOS Convention provides a formula for determining the outer limit based on the geological characteristics of the seafloor (Article 76)⁽³⁵⁾ and establishes a procedure whereby a coastal state can have the exact limits of its extended shelf confirmed internationally. A coastal state has 10 years from the date of its ratification of the Convention to submit the particulars of its intended limits to the UN Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS), along with scientific and technical evidence in support of its submission.

Canada's ratification of the LOS Convention came into force on 7 December 2003; thus the target date for Canada's submission is 7 December 2013. The Committee learned that the federal government had allocated \$70 million to the mapping of the seabed shelf on Canada's Atlantic and Arctic sea coasts in 2004, and that an additional \$20 million was made available in the 26 February 2008 budget (over the next two years). Officials of the Department of Foreign Affairs and International Trade (DFAIT) who appeared before the Committee in February 2008 were confident that the work would be completed by the 2013 deadline. On 14 May 2008, a further \$20 million (over four years) was announced for seabed mapping and related work.⁽³⁶⁾

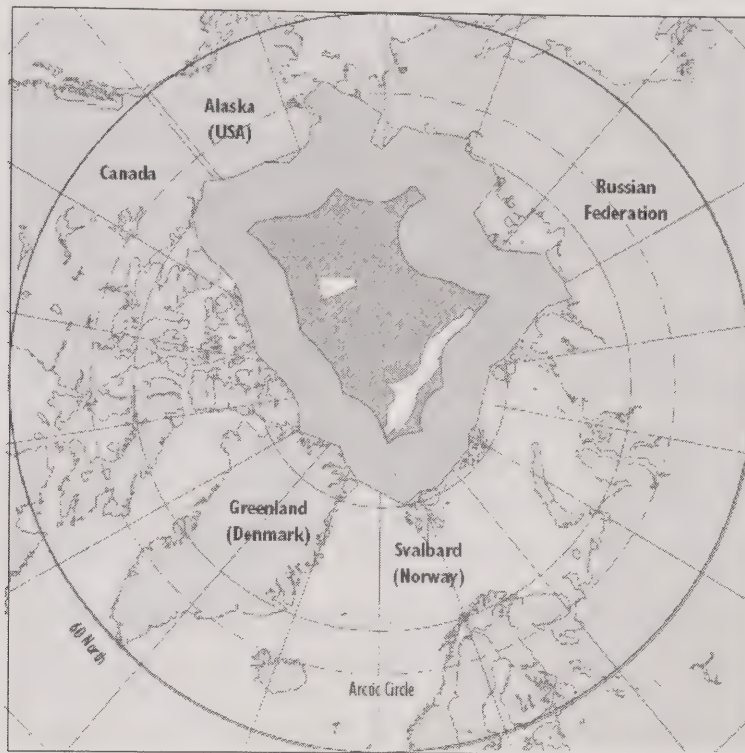
The role of the CLCS, a body of 21 experts from state parties to the Convention, is to alert countries to exaggerated submissions or overlaps and to help legitimize reasonable claims. In considering submissions, the CLCS does not make a determination, final or otherwise, other than to say that a country's submission seems reasonable from a scientific

(35) Article 76 provides for two ways to measure the maximum length of the extended continental shelf: 350 miles from the baseline, or 100 miles beyond the 2,500-metre isobath (i.e., the line demarcating where the depth of the ocean is 2,500 metres). See DFAIT, Article 76, http://geo.international.gc.ca/cip-pic/geo/article_76-en.aspx.

(36) Natural Resources Canada, "Government of Canada Takes Important Steps to Advance Canada's Northern Strategy," News release, 14 May 2008.

standpoint. If national claims overlap, the countries themselves must then negotiate mutually satisfactory agreements, or take their disputes to arbitration.⁽³⁷⁾

Map 2 – Limits of Arctic Coastal State Jurisdiction



- * The lighter area at the centre represents the combined EEZs of Canada, Denmark, Norway, Russia and the United States within the central Arctic Ocean (for the sake of clarity, the EEZs in adjoining seas are not shown). The darker area represents a high-seas zone beyond coastal state EEZs. The white areas are zones where a provisional analysis suggests that Article 76 of the LOS Convention would not apply.

Source: Ron Macnab, Olav Loken and Arvind Anand, *The Law of the Sea and Marine Scientific Research in the Arctic Ocean*, *Meridian*, Canadian Polar Commission, Fall/Winter 2007, <http://www.polarcom.gc.ca/media.php?mid=3278>.

Alan Kessel, Legal Adviser to DFAIT,⁽³⁸⁾ noted in his presentation to the Committee that Canada had been collaborating with other countries on mapping. This, he said, not only makes good economic and scientific sense, but will also help avoid the potential

(37) Alan H. Kessel, Legal Adviser, Department of Foreign Affairs and International Trade, *Committee Proceedings*, 12 February 2008.

(38) Ibid.

overlapping of national claims and reduce the need for future arbitration. Mr. Kessel also emphasized that the Article 76 process had been incorrectly portrayed in the media as an adversarial scramble for natural resources.

[T]his is not a race. Therefore, there is not a beginning and an end – except that when you sign on, you have 10 years to make your submission. Those who signed on earlier make their submission earlier. Since you cannot get more than you are entitled to, whether you do it now or then does not really matter. ... I will reiterate; this is not a race. We will all go to the finish line at different paces, but there is no gun starting it and there is no flag ending it.⁽³⁹⁾

Scientific work by Canada to delineate its extended continental shelf in the Arctic and Atlantic Oceans began in 2005, involving three federal departments.⁽⁴⁰⁾ Because the collection of data in the Arctic takes place in a very remote, often dark, region under extreme weather conditions, the mapping exercise there is sometimes referred to as “Canada’s moon mission.” In the western Arctic, scientists aboard the Canadian Coast Guard ship *Louis S. St-Laurent* have been gathering seismic data and conducting bathymetry in the Beaufort Sea. With respect to national claims to the seabed, there is a potential three-way overlap among Canada, the United States and Russia.⁽⁴¹⁾

In the eastern Arctic, despite Canada’s ongoing dispute with Denmark over Hans Island, the two countries have been cooperating closely on mapping the shelf area north of Ellesmere Island and Greenland to determine if the Lomonosov Ridge, an undersea elevation between Siberia and Canada’s Ellesmere Island near the North Pole, is a geological extension of their land mass.⁽⁴²⁾ If this is the case, a three-way delimitation problem will result between Canada, Denmark and Russia.⁽⁴³⁾ According to Dr. Huebert, Canada’s claim will not only likely overlap with Russia’s, but could also potentially reach over to the Russian side of the North Pole,

(39) Ibid.

(40) The DFAIT is the lead department for the preparation, presentation and defence of Canada’s claim before the CLCS. Natural Resources Canada (the Geological Survey of Canada) is responsible for seismic surveys, and the DFO (the Canadian Hydrographic Service) is responsible for bathymetry.

(41) Dr. Donat Pharand, Brief submitted to the Committee, 6 May 2008.

(42) See DFAIT, Canada’s Program: Arctic, http://geo.international.gc.ca/cip-pic/geo/canada_program-en.aspx. A memorandum of understanding was signed in June 2005 between the Geological Survey of Canada and the Geological Survey of Greenland and Denmark for joint surveying in the area north of Greenland (Denmark) and Ellesmere Island (Canada).

(43) Dr. Donat Pharand, Brief submitted to the Committee, 6 May 2008.

depending on the physical attributes of the ridge. However, Canada's exploration work, he said, stops at the North Pole.

Russia, the first country to officially make a submission with the CLCS in December 2001,⁽⁴⁴⁾ views the Lomonosov Ridge as a natural prolongation of the Eurasian landmass, allowing it to claim a vast expanse of the sea floor, including the North Pole. The CLCS responded to its submission by recommending that additional scientific data be gathered and that a revised claim be submitted by 2009.

All witnesses at our meetings viewed Russia's flag-planting expedition to the North Pole last year as a publicity stunt with no relevance to sovereignty or significance in international law. The North Pole is on the high seas, beyond any national jurisdiction, and has no legal or special status. According to Dr. Huebert, Russia has been trying to convince the world to adopt what is known as the "sector theory" – dividing the Arctic into sectors belonging to the Arctic rim states using the North Pole as the reference point.⁽⁴⁵⁾ On Russia's gesture at the North Pole, Dr. Scott Borgerson of the (US) Council on Foreign Relations remarked:

In terms of the international relations and diplomacy of it all, it [was] a photo opportunity, nothing more than pure symbology. ... That said, the Russians have the ability to operate in the Arctic. ... At the end of the day, while planting a flag is purely symbolic, and international law and the rule of law should govern such issues, there is also an old expression in history of "might makes right." Having the ability to operate there and present a presence is worth something.⁽⁴⁶⁾

Denmark invited the foreign ministers of Canada, Norway, Russia and the United States to a special conference to be held in Ilulissat, Greenland, from May 27 to 29, 2008. The five countries reaffirmed their commitment to cooperation and existing international law, including the 1982 LOS Convention.

4. Water: Shipping in the Northwest Passage

Although there is broad international recognition that all of the islands in the Archipelago are exclusively under Canadian jurisdiction, the same cannot be said with respect to their surrounding waters. A potentially serious challenge to Canadian sovereignty concerns

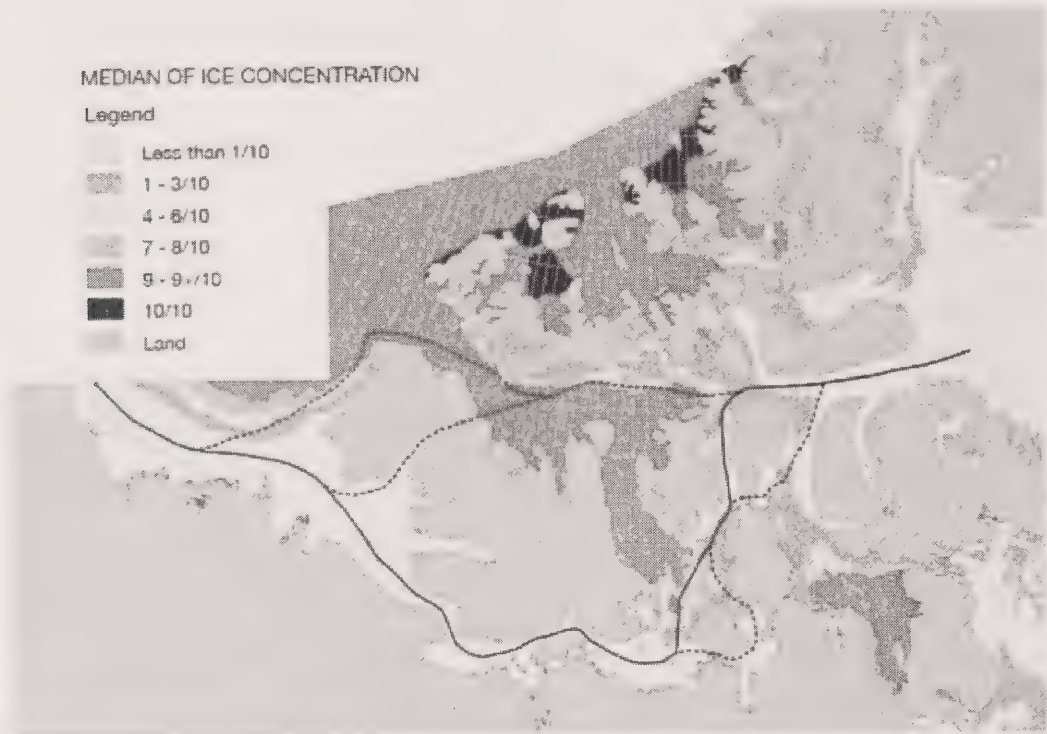
(44) Russia ratified the LOS Convention in 1997.

(45) The Canadian Senator P. Poirier is credited as having been the first to propose the sector theory in 1907.

(46) Dr. Scott G. Borgerson, *Committee Proceedings*, 8 April 2008.

control over shipping in the Northwest Passage – the long-sought shortcut linking the Atlantic and Pacific oceans, which consists of several possible water routes that run through Canada's Arctic islands (the world's largest archipelago) and connect the Davis Strait in the east to the Beaufort Sea in the west (Map 3).

Map 3 – Typical Routes for the Northwest Passage*



* The routes are superimposed on charted median ice concentration (1971–2000) for September 3. Colour indicates ice concentration in tenths.

Source: Natural Resources Canada, *From Impacts to Adaptation: Canada in a Changing Climate*, “Case Study 2: The Future of the Northwest Passage,” 2007, p. 83, http://www.adaptation.nrcan.gc.ca/assess/2007/index_e.php.

Canada considers the Passage to be part of its internal waters, over which it enjoys full sovereignty, including the right to unilaterally pass laws and regulations to protect Canadian interests, including those of its northern residents and particularly the Inuit. In response to the crossing of the US icebreaker *Polar Sea* through the Passage without Canada's prior consent in 1985, Canada established, under customary law, “straight baselines”⁽⁴⁷⁾ around the Archipelago, which took effect in 1986. At the time, the United States and the European

(47) At the time, Canada had not yet ratified the LOS Convention. The purpose of straight baselines is to enable a coastal State with the required geography to measure its territorial waters from those lines instead of following the sinuosity of the coast. The rules governing the use of straight baselines were first formulated by the International Court of Justice in the *Fisheries Case* of 1951. Similar rules were then incorporated in the 1958 Territorial Sea Convention, and were retained in the 1982 LOS Convention (Article 5). Dr. Donat Pharand, Brief submitted to the Committee, 6 May 2008.

Union sent notes of protest objecting to Canada's historical claim over these waters and to the validity of the baselines.

The United States, so far the most vocal opponent of Canada's claim, considers the Northwest Passage to be an "international strait" – a corridor where its vessels have the right of "transit passage," a right under international law that is as extensive as on the high seas (international waters). From the standpoint of the United States, a country that has focused on security interests and on keeping the world's straits and channels open for its navy since the Cold War and even earlier, Canada's claim threatens to create an unwanted legal precedent elsewhere in the world (e.g., the Strait of Malacca, Hormuz, Gibraltar, and other strategic straits).⁽⁴⁸⁾

Canada does not oppose international navigation in the Northwest Passage, nor is it in Canada's interest to prevent it. But if the Passage were considered an international strait, Canada would not have the right to pass and enforce its own laws and regulations governing international shipping. Instead, international safety and marine standards would apply.⁽⁴⁹⁾

Ironically, the US position means that foreign ships, including warships, would have virtually the same right of passage as they have on the high seas. If the Passage were considered an international strait (as the United States claims it to be), submarines would not have to surface and alert Canada (the adjacent coastal state) to their presence, and military aircraft would have the right to use the airspace above the Passage. There would, in fact, be very few restrictions on navigation, which means that the Passage could potentially be used for illegal activities, such as drug smuggling, illegal immigration, trafficking or even the import of weapons of mass destruction. Put simply, US security interests would be better protected if the United States recognized Canada's sovereignty and control.

In 1970, in response to what Canada viewed as a challenge to its sovereignty when the American supertanker *Manhattan* sailed into the Northwest Passage in 1969 without seeking Canada's permission,⁽⁵⁰⁾ Canada passed the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* (AWPPA) to protect the marine environment and preserve the traditional way of life of Inuit people. At the time, the United States denounced this legislation.

The AWPPA applies to shipping to a distance of 100 nautical miles from the nearest Canadian land north of 60 degrees. The Act provides for regulations forbidding the

(48) Dr. Scott G. Borgerson, *Committee Proceedings*, 8 April 2008.

(49) Such as those set by the International Maritime Organization (IMO), which flag states are responsible for enforcing.

(50) The objective of the voyage was to test the viability of moving Alaskan oil to refineries on the east coast of the United States. The route, however, was deemed impractical and too expensive at the time. Instead, industry opted for an Alaskan pipeline. Canada sent an icebreaker to accompany the *Manhattan* and was able to arrange to have a Canadian government representative on board.

discharge of fluids or solid wastes into the Arctic waters, for setting design requirements for vessels, and for prescribing Shipping Safety Control Zones within which ships must meet specific standards, for example hull and fuel tank construction. At our meetings, the Act was said to be ahead of its time. DFAIT's Legal Advisor, for instance, said that neighbouring Arctic countries had shown an interest in passing similar legislation.

That being said, the Committee learned that NORDREG, Canada's marine traffic system in Arctic waters where the AWPPA applies,⁽⁵¹⁾ is voluntary. Unlike the situation on Canada's east and west coasts, foreign vessels entering Canada's Arctic waters are not required to report under NORDREG.

The AWPPA of 1970 was later legitimized in 1982 when Article 234, the so-called "Arctic exception," was included in the LOS Convention at Canada's insistence. Article 234 allows coastal states to enforce non-discriminatory, science-based regulations relating to maritime pollution prevention and control within EEZs (i.e., to 200 nautical miles) "where particularly severe climatic conditions and the presence of ice covering such areas for most of the year create obstructions or exceptional hazards to navigation, and pollution of the marine environment could cause major harm to or irreversible disturbance of the ecological balance." Russia applies and enforces its regulations for navigation along the Northern Sea Route on the basis of Article 234.⁽⁵²⁾

As long as ice conditions hazardous to international shipping remained, Canada's interests were protected. DFAIT's approach has been to gradually build international acceptance of Canada's position over time.⁽⁵³⁾ So far, countries have had no reason to challenge Canada's position on the Northwest Passage. Until now, Canada could afford to go on "agreeing to disagree" with the United States over its legal status.⁽⁵⁴⁾ But, as noted earlier, ice conditions in the Arctic are rapidly changing.

(51) NORDREG also includes the waters of Ungava Bay, Hudson Bay and James Bay south of 60° N latitude. It excludes MacKenzie Bay and Kugmallit Bay south of 70° N latitude and east of 139° W longitude.

(52) For its part, the United States enacted its own version of Canada's AWPPA, the *Oil Pollution Act* of 1990, following the *Exxon Valdez* incident. The Committee was informed that the Act is enforced in international waters by protectionist means, however: under the *Jones Act*, goods shipped between two American port destinations, such as oil from southern Alaska to California, must be carried out by US-built vessels under American regulations. Dr. Rob Huebert, *Committee Proceedings*, 13 March 2008.

(53) Dr. Michael Byers, *Committee Proceedings*, 6 March 2008.

(54) For example, in 1988, when heavy ice conditions prevailed, the dispute with the United States was partly set aside with the signing of a treaty on "Arctic Cooperation" in which Canada and the United States sought to "facilitate navigation by their icebreakers in their respective Arctic waters and to

a. The February 2008 Canada–US Model Negotiation

Three witnesses who appeared before the Committee (Dr. Michael Byers, Dr. Rob Huebert, and Dr. Scott Borgerson) were also participants at a two-day “Model Negotiation on Northern Waters,” which took place at the headquarters of the International Joint Commission in Ottawa in February 2008. Described as “an extraordinary exercise in simulated diplomacy,”⁽⁵⁵⁾ this mock or unofficial negotiation involved two teams of high-profile, non-governmental experts on international relations and polar politics. One team represented the United States, the other Canada. Their objective was “to discuss issues, identify possible solutions and make joint recommendations concerning navigation in Northern waters.”⁽⁵⁶⁾ Nine “Agreed Recommendations” were subsequently forwarded to the governments of the United States and Canada (see Appendix 2).

What emerged from the simulation were proposals on how to protect Canadian interests and values in the Arctic, while at the same time side-stepping the issue of navigation in international straits. Although *the underlying legal dispute* over the status of the Northwest Passage was not resolved, witnesses said that the Model Negotiation had shown opportunities for cooperation between the two countries if the issue of control of international shipping is set aside.

For instance, the first recommendation proposed that United States and Canada “collaborate in the development of parallel rules and standards and co-operative enforcement mechanisms with respect to notifications and interdiction zones in the northern waters of Alaska and Canada.” Off the north of Alaska, the United States would adopt a mandatory Arctic shipping traffic system to protect the western approaches of the Northwest Passage, and Canada would be notified of foreign vessels coming toward Canada.⁽⁵⁷⁾ With its own mandatory

develop cooperative procedures.” The United States undertook to request Canada’s consent for “all navigation by US icebreakers within waters claimed by Canada to be internal.” However, the agreement applies only to US Coast Guard icebreakers and states that either country’s legal position vis-à-vis Arctic waters were unaffected.

(55) Randy Boswell, “Simulated Talks Show Possible Solution for Arctic Dispute,” *The National Post*, 19 February 2008, <http://www.nationalpost.com/news/story.html?id=319703>.

(56) Michael Byers, “A Thaw in Relations,” *The Ottawa Citizen*, 6 March 2008, p. A13.

(57) The United States currently does not require vessels approaching from north of Alaska to notify the US government.

notification system, the United States would not be in a position to object if NORDREG were made mandatory.⁽⁵⁸⁾

A major recommendation of the Model Negotiation was a proposal to create a new Canada–US Arctic Navigation Commission to address the common interests the two countries have “in navigation, environmental protection, security, safety, and sustainable economic development.” The proposed Commission “would follow the model of the International Joint Commission by acting as a recommendatory body.”⁽⁵⁹⁾

Dr. Scott Borgerson of the (US) Council on Foreign Relations fully endorsed the proposed bilateral Commission when he appeared before the Committee. His presentation stressed that Canadian and American values and interests are similar, both countries have a long history of working together (e.g., in NATO, NORAD, the Arctic Council), and that good management of international shipping in the Arctic is in the best interest of both parties. Dr. Borgerson proposed that Canada and the United States therefore begin discussions on how they might work together to establish shipping lanes and infrastructure and jointly police the northern waters. Among other things, he suggested that Canada lay all Arctic issues on the table to achieve a “grand compromise” with the United States, including with respect to the disputed boundary in the Beaufort Sea. There should also be joint Canada–US leadership in the International Maritime Organization (IMO) for a mandatory polar code regarding international shipping.

b. Other Considerations

While acknowledging that there should be close cooperation with the United States, Dr. Donat Pharand, a prominent legal authority on Canada’s Arctic waters and a specialist on the Northwest Passage, considered the idea of a Canada–US Arctic Navigation Commission similar to the International Joint Commission (in place along the southern Canada–US border) as somewhat “dangerous,” given the specific status of Canada’s Arctic waters:

We do not share sovereignty over the Northwest Passage with anyone. I do not think that we want to. I think that we must maintain our independence, if I can put it this way, and maintain our complete sovereignty over those waters but with, at the same time, the closest possible cooperation with the United States.⁽⁶⁰⁾

(58) Michael Byers (2008), p. A13.

(59) The International Joint Commission has jurisdiction over the waters of the Great Lakes and the St. Lawrence River, and other waters along the Canada–US border.

(60) Dr. Donat Pharand, *Committee Proceedings*, 6 May 2008.

Dr. Pharand instead proposed that Canada negotiate a bilateral Transit Agreement under which “the United States would recognize Canada’s sovereignty over the waters of the Archipelago, including those of the Northwest Passage.” In return, “Canada would recognize a right of transit for American merchant ships and icebreakers, under stipulated conditions to ensure the protection of Canada’s marine environment and related interests.”⁽⁶¹⁾

Canada claims sovereignty (i.e., complete jurisdiction over the Arctic waters) on the basis of historic title, and by virtue of straight baselines established around the Arctic Archipelago. In Dr. Pharand’s view, Canada does not have a strong case with respect to historic title, and the burden of proof is also heavy.⁽⁶²⁾ Straight baselines, on the other hand, fully meet all legal criteria for international validity.⁽⁶³⁾

In addition to Canada having the required geography to use the straight baseline system, the Committee was advised that Canada can invoke, as was done in the Anglo-Norwegian *Fisheries Case* of 1951, “certain economic interests peculiar to a region, the reality and importance of which are clearly evidenced by a long usage.” In this case, the International Court of Justice allowed Norway to rely on traditional fishing rights reserved to local inhabitants in certain large basins to support the validity of their enclosure by straight baselines. Canada, Dr. Pharand asserted, can similarly invoke the vital needs and economic interests of its Inuit population. The historical rights and use of the Inuit of Arctic waters and ice for fishing, hunting and trapping from time immemorial can be relied on to reinforce Canada’s title to the enclosed waters.⁽⁶⁴⁾

In his presentation to the Committee, Paul Kaludjak, president of Nunavut Tunngavik Incorporated (NTI), stated that when Canada drew straight baselines around the Arctic Archipelago in 1985 and declared all waters within them to be Canada’s internal waters.

The Department of Justice relied, in part, on Inuit occupancy to support this legal move. This fact is reflected in Article 15 of the Nunavut Land Claims Agreement which states that: “Canada’s sovereignty over the waters of the arctic archipelago is supported by

(61) Dr. Donat Pharand, Brief submitted to the Committee, 6 May 2008.

(62) The requirements for acquiring an historic title are similar to those for land: the exercise of exclusive state jurisdiction, long usage, and acquiescence by foreign states, particularly those whose interests are primarily affected. Dr. Pharand was unaware of any British or Canadian explorers ever having taken possession of any part of the Arctic waters, especially not those of the Northwest Passage.

(63) Dr. Donat Pharand, *Committee Proceedings*, 6 May 2008; brief submitted to the Committee, 6 May 2008. See also Donat Pharand, “The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit,” *Ocean Development and International Law*, Vol. 38, Issue 182, January 2007, pp. 23–69.

(64) Ibid.

Inuit use and occupancy.” More broadly, the rights and benefits Inuit receive through the Nunavut Agreement are, to quote from the Agreement: “in recognition of the contributions of Inuit to Canada’s history, identity and sovereignty in the Arctic.”⁽⁶⁵⁾

The Government of Canada, NTI’s president argued, needs to fully implement all the Articles of the Nunavut Land Claims Agreement and to respect the Agreement’s spirit and intent. John Merritt, Senior Policy Advisor of Inuit Tapiriit Kanatami, likewise stated that if Canada intends to rely on continued Inuit use and occupation of marine areas as an argument, the international community will expect Canada to have delivered on its commitments to the Inuit with honour.⁽⁶⁶⁾

As for the US position on the legal status of the Northwest Passage, Dr. Pharand informed the Committee that the 1982 LOS Convention does not clearly define an international strait; the definition is a matter of customary international law. In this regard, two criteria were said to have been applied by the International Court (in the *Corfu Channel Case*) in 1949. The first criterion requires that there be an overlap of 12-mile territorial waters, which was the case in the Barrow Strait of the Northwest Passage before Canada drew straight baselines in 1985. The second condition is whether there has been a “useful route for international maritime traffic.”⁽⁶⁷⁾

The Committee was very concerned by Dr. Pharand’s statement that if foreign navigation takes place in the Northwest Passage without Canada having taken adequate preventive measures, the Passage could at some point become “internationalized” and subject to the right of transit passage. The waterway, he argued, may not have had a history as a useful route for international maritime traffic, but because of the remoteness of the region and the difficulties of navigation, comparatively little use for international navigation might be sufficient to make the Northwest Passage an international strait. The position of the United States is obviously based on a criterion of potential use, rather than one of actual use.⁽⁶⁸⁾

(65) Paul Kaludjak, *Committee Proceedings*, 15 April 2008.

(66) John Merritt, *Committee Proceedings*, 15 April 2008.

(67) The various routes of the Northwest Passage have seen only a total of 69 complete transits by foreign ships from 1903 to the end of 2007. Dr. Donat Pharand, Brief submitted to the Committee, 6 May 2008.

(68) Dr. Donat Pharand, Brief submitted to the Committee, 6 May 2008.

THE CANADIAN COAST GUARD: MEETING FUTURE CHALLENGES

A. Main Issues

Canada considers the Northwest Passage as part of its internal waters, over which it enjoys full sovereignty. It views the waterway as a national sea route, requiring Canada's consent for foreign use. Although Canada's position may not be accepted by all countries, no country has yet taken Canada to court over the matter. So far, the presence of ice hazardous to international shipping has protected Canadian and Inuit interests. But the testimony heard by the Committee strongly suggests that, in view of the warming Arctic climate and receding polar ice, maintaining the status quo is no longer a viable long-term option for Canada.

In Dr. Rob Huebert's view, the United States might be more inclined to support or recognize Canada's legal claim if Canada had the tools to enforce its laws and regulations. Dr. Michael Byers indicated that Canada might want to break ice for foreign vessels as a way of persuading other countries to accept Canadian sovereignty and control. He also advised that the United States will not recognize Canada's claim in the Northwest Passage for one simple reason:

They are not convinced that we are truly committed to stepping up to the plate and actually exercising the degree of authority needed to protect their interests. Their worst case scenario is to actually recognize Canada's sovereignty and then have us do nothing. If they recognize our sovereignty in the Northwest Passage and we do nothing or do not do enough, then they lose.⁽⁶⁹⁾

Dr. Donat Pharand similarly commented: "It seems to me the United States will never agree to recognize our full control over those waters unless they know that we have the capability to exercise that control, which we do not have at the moment."⁽⁷⁰⁾

The challenges faced by Canada in consolidating its sovereignty in the Northwest Passage and controlling activity beyond the waters inside the Arctic Archipelago are related in various ways to the Canadian Coast Guard.

(69) Dr. Michael Byers, *Committee Proceedings*, 6 March 2008.

(70) Dr. Donat Pharand, *Committee Proceedings*, 6 May 2008.

1. Renewing Canada's Aging Icebreaking Fleet

Canada's icebreaking fleet will not be adequate once shipping increases. Somewhat paradoxically, as sea ice recedes and navigation increases, greater icebreaking capability will be required. First-year ice will continue to form in winter and, as the polar cap breaks up, what multi-year ice is left in the Arctic Ocean will continue to shift toward the western channels of the Canadian Arctic Archipelago.⁽⁷¹⁾

Each year, Coast Guard icebreakers are deployed to the Arctic in June and, because they are incapable of operating there in winter, are re-deployed south by early November. Although these vessels are maintained in excellent condition, Dr. Louis Fortier, ArcticNet's Scientific Director, pointed out that they were originally built to operate in the St. Lawrence Seaway, not the Arctic Ocean. According to former CCG Deputy Commissioner Michael Turner, Canada's vessels are less powerful than the three icebreakers operated by the US Coast Guard. Dr. Scott Borgerson of the (US) Council on Foreign Relations stated that the United States is ill-equipped to exert a significant presence in the Arctic because of the advancing age of its icebreakers.⁽⁷²⁾ At our meetings, other countries were said to operate at least one heavy research icebreaker, including Germany, Sweden, China and, soon, South Korea.

With its fleet of nuclear and conventional fuel-powered heavy icebreakers, Russia is by far the best-equipped icebreaking nation in the world. For instance, *NS Yamal*, launched in October 1992, is 10 times larger than the *CCGS Amundsen*, Canada's research icebreaker. Russia, the Committee learned, has had the capacity to keep the Northern Sea Route (along the Siberian coast) open for domestic navigation since the Soviet era, and we were advised that Russia's icebreaking capability is what empowers it to make a claim for a large part of the Arctic Ocean.⁽⁷³⁾

At present, the Coast Guard has a limited capacity to navigate in Canada's Arctic. In future, Canada will need heavy icebreakers capable of operating year-round in the Archipelago and on the extended continental shelf.

In February 2007, the Auditor General of Canada reported that the estimated useful life of an icebreaker was 30 years and that Canada's icebreakers would be between 40 and

(71) Dr. Louis Fortier, *Committee Proceedings*, 13 May 2008.

(72) Not surprisingly, the February 2008 "Model Negotiation on Northern Waters" agreed to recommend that Canada and the United States "accelerate the acquisition of new icebreakers" (Recommendation 6).

(73) Dr. Louis Fortier, *Committee Proceedings*, 13 May 2008. Operating on close to 100,000 horsepower, Russia's nuclear powered icebreakers are able to cruise at about 11 knots in three metres of ice.

48 years old when they reach their currently scheduled replacement date.⁽⁷⁴⁾ The February 2008 budget announced \$720 million in funding to replace the 40-year-old flagship *CCGS Louis S. St-Laurent* with a new polar icebreaker with greater capabilities. Participants in our study welcomed the announcement, but also wondered if there would be sufficient political follow-through on the project. We were frequently reminded that, had *Polar 8* been built, that vessel would be performing superbly today.⁽⁷⁵⁾ The Committee was informed that the new icebreaker will have the capacity to operate in the Arctic for nine months of the year.

Built in 1969, the *Louis S. St-Laurent*, the Coast Guard's most capable icebreaker, is scheduled to be decommissioned in 2017. Former CCG Deputy Commission Michael Turner indicated that the ship is at the point where replacement is essential if Canada's presence in the Arctic is to be taken seriously.

Witnesses pointed out that the rest of the fleet is also aging, and that Canada should therefore be planning for the replacement of the remaining vessels as well (see Table 1). Canada's newest icebreaker, *CCGS Henry Larsen*, is now over 20 years old. *CCGS Terry Fox*, built in 1983 and the only icebreaker other than the *Louis S. St-Laurent* with true Arctic capability, was said to be fast approaching the end of its operational life, necessitating its replacement within the next 10 to 15 years. According to CCG Commissioner Da Pont, it takes considerable lead time to replace an icebreaker: from eight to 10 years from decision to replacement. They are complex, unique ships.

Table 1 – Heavy and Medium CCG Icebreakers

Icebreaker	Year Built
<i>CCGS Louis S. St-Laurent</i> *	1969
<i>CCGS Terry Fox</i> *	1983
<i>CCGS Henry Larsen</i>	1987
<i>CCGS Pierre Radisson</i>	1978
<i>CCGS Des Groseilliers</i>	1982
<i>CCGS Amundsen</i> **	1979

* Heavy icebreaker.

** Dedicated to science in the summer.

Source: DFO, Canadian Coast Guard, Icebreaking Fleet, http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/Ice_Fleet.

(74) Auditor General of Canada, *2007 February Status Report*, Chapter 4 – Managing the Coast Guard Fleet and Marine Navigational Services – Fisheries and Oceans Canada, paragraph 4.78.

(75) In response to the crossing of the Northwest Passage of the US icebreaker *Polar Sea* in 1985, Canada announced a number of measures to exercise more control over its Arctic waters, including *Polar 8*, an all-season polar icebreaker. The project was however cancelled four years later in the name of deficit control.

According to Dr. Fortier, although a new polar-class icebreaker is long overdue, two polar-class icebreakers are needed “for a circum-annual presence over the entire Canadian archipelago and the deep Arctic basin.” A number of participants at our meetings said that Canada needed more than one new icebreaker.

In July 2007, the federal government announced that six to eight new armed, ice-strengthened offshore patrol vessels would be added to the Navy fleet (“Polar Class 5 Arctic/Offshore Patrol Ships”).⁽⁷⁶⁾ The vessels have an estimated acquisition cost of \$3.1 billion, and another \$4.3 billion will be required for operations and maintenance over their 25-year lifespan. Michael Turner, who served many years in the Coast Guard, including several years as Deputy Commissioner and Acting Commissioner, advised the Committee that, although ice-strengthened, the naval patrol ships:

- will be capable of sailing through first-year ice only and will have far less capability than even the lightest of the CCG icebreakers now operating in the Arctic;
- are unlikely to operate in any but the lightest and safest ice conditions, given that Canada’s entire complement of marine officers skilled in operations is within the Canadian Coast Guard and a small number of companies;⁽⁷⁷⁾
- are not expected to have any role in the Arctic outside the navigation season and will end up being used on Canada’s southern coasts for most of the year as offshore patrol vessels; and
- of necessity, will be of hybrid design with limited capability in open water.

Also announced, in August 2007, were plans to establish an Arctic training centre for the Canadian Forces at Resolute Bay (Nunavut) and the allocation of \$100 million for the development of a new naval base (Canada’s first deep-water Arctic seaport) at the existing port of Nanisivik (Nunavut). Nanisivik, on the northern tip of Baffin Island, is expected to be key to future navigation and is strategically located for possible maritime interdictions in the Northwest Passage.

Canada relies on Coast Guard icebreakers as the primary means of projecting its sovereignty in the Arctic. Understandably, some witnesses were concerned that government may

(76) Three new armed heavy naval icebreakers were promised in 2005 as part of the Conservative Party’s “Canada First Defence Policy”.

(77) The Canadian Navy has not operated a fully ice-capable vessel built for operation in the Arctic since 1957.

be reluctant to replace its aging fleet of icebreakers with new vessels, given the significant public expenditure made on the acquisition and operation of the new offshore patrol ships for the Navy.

Witnesses pointed out that even though it does not have an enforcement mandate,⁽⁷⁸⁾ the Coast Guard supports Canada's security community by assisting other government departments that do have a direct role. Coast Guard vessels conduct security surveillance and carry officers from Customs, Immigration, the RCMP, Fisheries and Transport Canada on possible interdiction missions.⁽⁷⁹⁾ Many participants in our study favoured the use of multi-use icebreakers as platforms to support the full range of federal government programs in the Arctic, including support for the Canadian Forces. Although he does not advocate the use of force to the degree where military confrontation would result, Dr. Donat Pharand believed that Coast Guard vessels should be equipped with small armaments capable of giving firm and serious notice to unauthorized foreign vessels if necessary.

According to Michael Turner, the replacement of the rest of Canada's aging fleet with an appropriate number of Arctic class, multi-mission icebreakers operated by the Coast Guard would be a cost-effective response to Canada's surveillance and sovereignty patrol needs in the Arctic. National Defence personnel, for example, could form a detachment to be carried on-board at certain times. Vessels could be armed, but the weaponry would be under the control and management of National Defence. Other countries were said to have found effective ways of combining the two responsibilities.⁽⁸⁰⁾

Mr. Turner noted that, elsewhere in Canada, the Coast Guard appeared to be returning to the fuller, multi-mission, "all-of-government" support role for which it was originally intended. For instance, funding had been approved to provide new vessels as platform support for the RCMP in the area of maritime security on the Great Lakes, and the Coast Guard will be one of the departments supporting the National Defence-managed Marine Security Operations Centres on the East and West Coasts. As well, the agency already provides considerable platform support for scientific research in the Arctic.

(78) Unlike its counterpart in the United States, Canada's Coast Guard is a civilian organization and does not have a legislated mandate for enforcement related to maritime security. The enforcement of Canada's maritime sovereignty is the responsibility of the Canadian Navy (the Canadian Forces Maritime Command); the Royal Canadian Mounted Police is responsible for the enforcement of laws in Canada's territorial sea; and DFO Fishery Officers are responsible for fisheries enforcement in saltwater.

(79) See DFO, Canadian Coast Guard, *Fleet Annual Report 2006-2007*, 4.1.4 Maritime Security Services, http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/Careers_Our_Service#a4_1_4.

(80) Michael Turner, *Committee Proceedings*, 28 February 2008.

According to Dr. Louis Fortier, the consensus among industry, researchers and northern communities is that all new icebreakers should be multi-tasked ships. In Dr. Rob Huebert's view, the Coast Guard needs the capability to provide "a pan-Canadian response" in the Arctic, and both icebreakers and offshore naval patrol vessels are absolutely needed, for two reasons. First, ice conditions are expected to vary considerably in the Canadian Arctic from year to year. In some years, the ice cover will be substantial. Second, the involvement of both the Coast Guard and the Canadian Forces in the Arctic will bring northern issues and policy to the greater attention of Cabinet.

[If] we are serious about Arctic sovereignty, control of our Arctic regions, we have to ensure that our instruments and those who are maintaining them are properly funded. We have not been serious on that. ... [W]e are facing an Arctic situation for which we no longer have the luxury of allowing [the Coast Guard] to proceed on a shoe-string budget. ... There are changes of such magnitude that even if we did not want to spend the required money, the Arctic would find us and we would need to spend the money reactively.⁽⁸¹⁾

2. NORDREG

The further diminishment of ice is expected to make the Arctic's resources more accessible to industry, leading to more shipping. The environmental risks associated with increased vessel traffic include the introduction of invasive species from the emptying of ballast tanks and oil spills. Climate change and new technologies, such as double-bowed oil tankers, increase the likelihood that one day oil and gas will be shipped by tankers in the region.

Oil spills are especially worrisome in the Arctic where the ecosystems upon which Inuit depend for their livelihoods, traditional diets and survival are exceptionally sensitive and fragile. Paul Kaludjak, president of Nunavut Tunngavik Incorporated, called in his testimony for "full and complete" Canadian sovereignty over the Northwest Passage to ensure that rigorous shipping standards and procedures are applied. Participants at our meetings frequently mentioned the *Exxon Valdez* disaster off Alaska in 1989 as a reminder of what could happen in the absence of such standards.

Transport Canada oversees the marine-pollution prevention, preparedness and response regime as a whole.⁽⁸²⁾ The Department is responsible for a number of Acts dealing with

(81) Dr. Rob Huebert, *Committee Proceedings*, 13 March 2008.

(82) Since December 2003, the policy functions related to pollution prevention and response, as well as navigable waters, pleasure craft, marine navigation services, have been with Transport Canada.

Arctic navigation issues,⁽⁸³⁾ but the main ones related to marine safety are the *Canada Shipping Act* (which establishes requirements for construction, equipment and operations of ships in Canadian waters) and the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* (or AWPPA, which supplements the *Canada Shipping Act* in Arctic waters). Coast Guard services assist in safe navigation, and ship owners are responsible for having qualified crews and the necessary experience to operate safely in ice-covered waters.⁽⁸⁴⁾

As the following excerpt from the AWPPA's preamble makes clear, the Act was passed in 1970 to protect the marine environment and preserve the traditional way of life of Inuit:

Whereas Parliament recognizes that recent developments in relation to the exploitation of the natural resources of arctic areas, including the natural resources of the Canadian arctic, and the transportation of those resources to the markets of the world are of potentially great significance to international trade and commerce and to the economy of Canada in particular;

And whereas Parliament at the same time recognizes and is determined to fulfil its obligation to see that the natural resources of the Canadian arctic are developed and exploited and the arctic waters adjacent to the mainland and islands of the Canadian arctic are navigated only in a manner that takes cognizance of Canada's responsibility for the welfare of the Inuit and other inhabitants of the Canadian arctic and the preservation of the peculiar ecological balance that now exists in the water, ice and land areas of the Canadian arctic [...]

The AWPPA applies in waters up to 100 nautical miles from shore,⁽⁸⁵⁾ a distance that Transport Canada officials said takes in most shipping activity north of 60 degrees. The AWPPA was described to the Committee as a zero tolerance Act (no person or ship shall deposit or permit the deposit of waste of any type in Arctic waters, except where explicitly authorized). The AWPPA regime includes two key sets of regulations.⁽⁸⁶⁾

(83) Transport Canada is responsible for six major Acts when dealing with Arctic navigation issues: the *Canada Shipping Act*, the *Navigable Waters Protection Act*, the *Marine Transportation Security Act*, the *Marine Liability Act*, the *Coasting Trade Act*, and the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*.

(84) William J. Nash, Director General, Marine Safety, Transport Canada, *Committee Proceedings*, 15 May 2008.

(85) Article 234 of the 1982 LOS Convention allows coastal states to adopt and enforce non-discriminatory, science-based regulations concerning the prevention and control of marine pollution from vessels, where climatic conditions are severe and ice coverage hazardous, within their entire 200-mile Exclusive Economic Zones.

(86) William Nash, *Committee Proceedings*, 15 May 2008.

First, there are the Arctic Waters Pollution Prevention Regulations, which govern such matters as the deposit of domestic and industrial waste, certificates of insurance that ship owners or operators must provide, and the limits of liability for ships with insurance. Second are the Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations, which deal with such matters as the construction standards for ships in 16 different Shipping Safety Control Zones (each zone having an entry and exit date for various ship types and classes), bunkering stations, special certificates that owners or operators must obtain before sailing through certain Arctic waters, the use and qualifications of ice navigators, supplies of fuel and water, and authorizations and standards for sewage from ships.⁽⁸⁷⁾

Within the Shipping Safety Control Zones, the Coast Guard has operated the Arctic Canada Traffic System known as “NORDREG” since 1977. The objectives of the system are: (1) the enhancement of safety and movement of traffic; (2) the strengthening of Canadian sovereignty in Arctic waters; and (3) the prevention of pollution of Arctic waters by establishing a method of screening vessels in Arctic waters.⁽⁸⁸⁾

All vessels over 300 tonnes, Canadian and otherwise, within 100 miles of the nearest Canadian land (in waters where the AWPPA applies) are requested to report to Coast Guard Marine Communications and Traffic Services (MCTS) centres 24 hours before entering the NORDREG system. When vessels report to MCTS, they are asked about their compliance with the Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations. This information is then passed on to Transport Canada to determine whether they may be allowed to enter. If a vessel uses the ice regime system, it must report before entering and after exiting the Shipping Safety Control Zones.⁽⁸⁹⁾

That said, unlike the mandatory systems used in Canada’s traffic zones on the Atlantic and Pacific coasts, NORDREG is a voluntary vessel traffic and reporting system. In the Arctic, “mariners are encouraged to participate fully to receive the maximum benefit”⁽⁹⁰⁾ of services – ice information, ice routing, icebreaker assistance, and search and rescue.

(87) Ibid. Because the zone/date system makes little allowance for actual ice conditions, Transport Canada introduced the Arctic Ice Regime System in 1996, which takes into account ice conditions and a vessel’s ice capabilities when determining where it may be permitted to navigate. This was said to allow for more flexibility.

(88) DFO, Canadian Coast Guard, Vessel Traffic Reporting Arctic Canada Traffic Zone (NORDREG), http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/MCTS/Vtr_Arctic_Canada.

(89) For the Arctic, there are two Coast Guard MCTS centres, one in Iqaluit (Nunavut) and the other in Inuvik (Northwest Territories), which operate from May/June to October/November, depending on weather and traffic conditions, and which are transferred south to other centres in winter. The AWPPA excludes Hudson Bay and Ungava Bay south of 60° N latitude, while NORDREG includes the two bays.

(90) DFO, Canadian Coast Guard, Vessel Traffic Reporting Arctic Canada Traffic Zone (NORDREG).

When Dr. Donat Pharand appeared before the Committee, he said he could “only guess that Canada is not making the NORDREG system compulsory because it is not in a position to enforce the system if it were compulsory.” When Transport Canada and Coast Guard officials were questioned on the voluntary nature of NORDREG, they said that historical data suggest that 98% of all ships notify Canada of their presence.⁽⁹¹⁾ This high level of compliance was attributed to the services vessels can receive from the Canadian Coast Guard if their positions are made known to Canada.⁽⁹²⁾ However, when asked about the remaining 2% of vessels that do not comply, they said they knew nothing about them (e.g., who they were). When asked if anything was being done about these ships, the answer was: “that becomes an enforcement and compliance issue. The system is voluntary.”⁽⁹³⁾

How does Canada know if foreign vessels are in Canadian waters? Under Canada’s *Marine Transportation Security Act* and its Regulations, foreign ships greater than 100 gross tonnes are required to report detailed information to Canadian authorities at least 96 hours before arriving in Canadian territorial waters.⁽⁹⁴⁾

A number of participants at our meetings were in favour of making NORDREG compulsory to ensure safety and also to solidify Canadian sovereignty. According to Transport Canada officials, this could be done entirely through the regulatory process (without having to amend legislation). The *Canada Shipping Act* already empowers Transport Canada to regulate Vessel Traffic Services in all Canadian waters. Officials informed the Committee that departmental work had in fact already started on making NORDREG mandatory, and that all stakeholders in Canada support making the system compulsory. We were also advised that there could be some opposition or comments from foreign states, particularly the United States, if Canada were to proceed.⁽⁹⁵⁾

(91) Steven Troy, Director, Safety and Environmental Response Systems, Canadian Coast Guard, *Committee Proceedings*, 15 May 2008.

(92) William Nash, *Committee Proceedings*, 15 May 2008.

(93) Steven Troy, *Committee Proceedings*, 15 May 2008.

(94) William Nash, *Committee Proceedings*, 15 May 2008. The Marine Transportation Security Regulations pertain to security issues, not safety and environmental protection. In addition to MCTS, aerial surveillance in the Arctic is conducted by Transport Canada and National Defence. Satellite imagery can also assist.

(95) Victor M. Santos-Pedro, Director, Design, Equipment and Boating Safety, Transport Canada, *Committee Proceedings*, 15 May 2008.

3. Environmental Response

As discussed in the previous section, Transport Canada oversees the marine pollution prevention, preparedness and response regime in the Arctic.⁽⁹⁶⁾ When a marine pollution incident occurs, the Canadian Coast Guard is the lead federal agency for responding to marine spills north of 60 degrees. The agency provides a federal monitoring officer or on-scene commander role, coordinates interdepartmental activities in support of ship-source or mystery spills, has cleanup responsibilities in the Arctic, and maintains a level of preparedness capacity.⁽⁹⁷⁾

So far, the Coast Guard's capacity to deal with spills in the Arctic has been largely untested: the agency is aware of 28 spills in the last six years, which range from a few to roughly a thousand litres.⁽⁹⁸⁾ With respect to infrastructure, we learned that there are 14 environmental response locations situated across the Arctic, ten of which are community depots where equipment (e.g., booms, skimmers) is stockpiled. More equipment was said to be stored in three large depots located in Tuktoyaktuk, Iqaluit and Churchill (which is south of 60 degrees), and significantly more at an environmental response base in Hay River (NT).⁽⁹⁹⁾

In the case of a major pollution incident, the cleanup effort would obviously be more difficult in the Arctic. When Commissioner Da Pont, the Coast Guard's chief executive officer, appeared before the Committee, he said he was personally worried about Canada's preparedness in responding to a major incident because of the limited number of Coast Guard vessels capable of operating in ice-covered waters. Steven Troy, Director of the Canadian Coast Guard Safety and Environmental Response Systems, similarly noted that response time would depend on the ability to move the equipment in time.⁽¹⁰⁰⁾

According to Dr. Louis Fortier, Canada has "virtually no capacity for rapid, efficient intervention" in extreme ice conditions: if a catastrophe such as the *Exxon Valdez* were to happen near Resolute Bay, for example, nothing could be done to mop up the disaster.⁽¹⁰¹⁾ With respect to Coast Guard funding, former CCG Deputy Commissioner Michael Turner believed that more attention should be paid to its capacity to react to a major fuel or cargo

(96) William Nash, *Committee Proceedings*, 15 May 2008.

(97) George Da Pont, *Committee Proceedings*, 5 February 2008.

(98) Steven Troy, *Committee Proceedings*, 15 May 2008.

(99) George Da Pont, *Committee Proceedings*, 5 February 2008.

(100) Steven Troy, *Committee Proceedings*, 15 May 2008.

(101) Dr. Louis Fortier, *Committee Proceedings*, 13 May 2008.

spill.⁽¹⁰²⁾ He also suggested that the Coast Guard and the DFO, in concert with Transport Canada and Environment Canada, needed to assess current capabilities and levels of risk.

Duane Smith, president of ICC Canada, asked that Inuit be trained in oil spill containment and decontamination, as had been suggested by a working group of the Arctic Council in guidelines dating back to 1996. Mr. Smith also recounted the *Exxon Valdez* tanker spill off the coast of Alaska in 1989 which affected approximately 28,000 square kilometres of ocean.

The spill occurred in an isolated area and there was no capacity to respond immediately. As well, techniques that were attempted, like skimming, burning, the use of chemical dispersants and hot water treatments were ineffective or had damaging side effects. Eventually the spill was cleaned using booms, absorbent pads and cold water spray. However, evidence of this oil spill remains today.⁽¹⁰³⁾

The Committee heard that the Coast Guard had been working collaboratively on issues with counterparts who face similar operational challenges in other North. According to Commissioner Da Pont, participants at the 2007 inaugural meeting of the coast guards of the North Atlantic region agreed to set up a working group chaired by Canada to deal with environmental issues.

The matter of Canada's preparedness and capacity in dealing with pollution and oil spills in the Arctic is of considerable interest to Committee members. On 15 May 2008, officials of Transport Canada and the Canadian Coast Guard undertook to provide the Committee with additional information.

4. Search and Rescue

Obviously, more shipping and navigation, resource development activity and tourism will increase the risk of Search and Rescue (SAR) incidents. Witnesses considered the ability to provide SAR to be an important means for Canada to demonstrate its commitment to sovereignty in the vast and sparsely populated region that is the Canadian Arctic.

(102) In southern Canada, oil companies fund pollution response equipment depots through a system of levies and train people to operate them. This is not the case in the Arctic.

(103) Duane Smith, *Committee Proceedings*, 1 April 2008.

SAR “comprises the search for, and the provision of aid to, persons, ships or other craft which are, or are feared to be, in distress or imminent danger.”⁽¹⁰⁴⁾ Although the lead minister responsible for Canada’s National SAR Program (NSP) is the Minister of National Defence, the Canadian Coast Guard is responsible for the marine component of the NSP. The agency performs a number of SAR-related tasks, including the detection of maritime incidents, the conduct of prevention programs, and the oversight of activities of the Canadian Coast Guard Auxiliary, a volunteer organization that has units in Hay River, Yellowknife, Cambridge Bay, Rankin Inlet, Iqaluit, Inuvik, Port Resolution, and Chipewyan, as well as a new unit in Aklavik for the 2008 boating season.⁽¹⁰⁵⁾

Joint Rescue Coordination Centres manage the National Defence and the Coast Guard response to air and maritime SAR incidents. The Canadian Forces provide fixed and rotary wing SAR aircraft from CFB Trenton and CFS Yellowknife, while the Coast Guard relies primarily on its helicopters and icebreakers (which do not operate year-round in the region).⁽¹⁰⁶⁾

The growth in polar tourism was frequently mentioned at our meetings, the concern being that vessels may not necessarily be suited for navigation in Arctic waters. Dr. Rob Huebert indicated that there had been 150 tourist cruises off Greenland in 2007. Fewer excursions were reported in Canadian waters (15 to 25), but the number of tours was said to be increasing each year.⁽¹⁰⁷⁾ The Committee also heard that Scandinavian families in sailboats have been appearing in Canadian waters, and that three of them had actually crossed the Northwest Passage in 2007. Participants at our meetings wondered if Canada would be able to respond to an incident similar to the sinking of the cruise liner *M/V Explorer* in the Antarctic in November 2007.

5. Political Support and Funding

Witnesses described the Coast Guard as having been “an orphan” within the federal bureaucracy – inadequately supported and funded over successive administrations. Indeed, only recently has it been recognized that its fleet needs to be rebuilt.⁽¹⁰⁸⁾ Judging from

(104) DFO, Canadian Coast Guard, Maritime Search and Rescue (SAR) in Canada, National Search and Rescue Program (NSP), http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/SAR_Maritime_Sar.

(105) George Da Pont, *Committee Proceedings*, 5 February 2008.

(106) Ibid.

(107) Dr. Rob Huebert, *Committee Proceedings*, 13 March 2008.

(108) Budget 2003 allocated \$94.6 million over two years for major repairs to the Coast Guard fleet and shore-based infrastructure and for capital replacement purchases. Between February 2006 and March

what the Committee heard, Canada will in future need to ensure that the agency has the capacity, the tools and equipment to do the job for which it is mandated.⁽¹⁰⁹⁾

The history of what is now known as the Canadian Coast Guard dates back to the Department of Marine and Fisheries in 1867.⁽¹¹⁰⁾ It later moved to the Department of Transport when it was formed in 1936, and then to the DFO in 1995. In December 2003, the policy functions related to pleasure craft, marine navigation services, pollution prevention and response, and navigable waters were shifted back to Transport Canada. In April 2005, the Coast Guard became a Special Operating Agency within the DFO to affirm its role as a national institution, to provide more autonomy and operational flexibility, and to ensure that the fleet provides services to its government clients, which include National Defence, Environment Canada, the RCMP, DFAIT, Transport Canada, Natural Resources Canada, and the Natural Sciences and Engineering Research Council of Canada.⁽¹¹¹⁾

The Committee heard that staffing issues will present a challenge in the coming years. CCG Commissioner George Da Pont indicated that little recruitment had taken place since the merger with the DFO in 1995, and that attracting new people was difficult because of domestic and world-wide competition for well-trained mariners. With nearly a quarter of experienced marine personnel expected to retire in the next five to seven years, the Commissioner said there could eventually be a shortage of qualified people to operate Coast Guard vessels.

In his testimony, Former Deputy CCG Commissioner Michael Turner talked about the difficulties encountered in trying to amalgamate the Coast Guard with the DFO, two organizations that had very different structures and corporate cultures. DFO and Coast Guard management tended to take a narrow view the Coast Guard's role over the decade that followed. The focus was on cost reduction and efficiency; a consequent lack of funding resulted in fleet tie-ups for increasing lengths of time and even permanently. The larger concept of a Coast Guard with multi-mission capacity, he said, had been seriously eroded during this period.

2007, more than \$750 million in funding was announced for the purchase and maintenance of four new offshore vessels and 12 new midshore patrol vessels. The February 2008 Budget announced \$720 million in funding to acquired a new polar icebreaker.

(109) The mandate of the Canadian Coast Guard is stated in the *Oceans Act* and the *Canada Shipping Act*. See DFO, Canadian Coast Guard, Mission, Vision and Mandate, <http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/Mission>.

(110) DFO, Canadian Coast Guard, History, <http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/History>.

(111) Canadian Coast Guard, *Safety First, Service Always*, Business Plan 2007 – 2010, 1 June 2007, p. 42, http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00018/docs/Business_Plan_v19-eng.pdf.

At one point, the Committee heard that the federal government had considered moving the Coast Guard to National Defence. In 2006, the Standing Senate Committee on National Security and Defence recommended that the agency be transferred to the Department of Public Security and Emergency Preparedness Canada.⁽¹¹²⁾

In Dr. Rob Huebert's opinion, the issue is not about where to place the Coast Guard; rather, it concerns political support and funding. The agency, he said, is so good that it always figures out a way of doing more with less and, in some ways, its professionalism is its own worst enemy. He pointed out that the Coast Guard has no outside champions or a community of interests to defend its role in safeguarding Canadian values and interests in the Arctic. On defence issues, for example, the federal government established the Security and Defence Forum in 1967. The Forum links National Defence and the Canadian Forces with the academic community, helping to establish a body of Canadian expertise and independent capability in analyzing defence-related issues. There is no counterpart to the Canadian Coast Guard. Another example given was DFAIT, which he said, had been effective in fostering communities of interest in the areas of human security and peacekeeping.

Dr. Huebert believed Canada to be unprepared for the crises he saw looming in the Arctic. As the expert agency on the maritime situation facing Canada, the Coast Guard needs to formulate a long-term strategic vision to guide it into the future, a vision that should come from the agency itself, not the DFO. The Canadian Navy, he said, provided a good example of such visioning when in 2001 it produced *Leadmark: The Navy's Strategy For 2020* under the authority of the Chief of the Maritime Staff and Commander of Maritime Command. *Leadmark* considered "Canada's geo-strategic location, interests and history, as well as the dramatic shifts within the international system in the recent past and the uncertainty of the decades to come."⁽¹¹³⁾ The Committee was also made aware that long-term visions and strategies had also been articulated by the Air Force and Army.⁽¹¹⁴⁾

[The Coast Guard] understands full well what it needs to do from a tactical perspective and it executes that outstandingly. However, if you ask the Coast Guard, "What is your strategic vision for Arctic

(112) Standing Senate Committee on National Security and Defence, *Managing Turmoil: The Need to Upgrade Canadian Foreign Aid and Military Strength to Deal with Massive Change*, October 2006, recommendation 40.

(113) National Defence, *Leadmark: The Navy's Strategy For 2020*, 2001, http://www.navy.dnd.ca/leadmark/pdf/ENG_LEADMARK_FULL_72DPI.PDF.

(114) *Strategic Vectors*, one of several Air Force planning documents, established a long-term vision and strategy to guide its development. The Army, for its part, produced *Advancing with Purpose*, which sets out the broad guidelines for the *Army of Tomorrow*.

sovereignty?,” they would say, “We do not have a vision. We simply enforce and do what we are told.” The Coast Guard must be asking, “What is our mission statement above and beyond being the best we can be?”⁽¹¹⁵⁾

According to Dr. Louis Fortier, the Coast Guard will need infrastructure, including icebreakers, to carry out what will become an expanding role in the Arctic. The region is changing rapidly, he said, and “the fleet is aging as quickly as things are changing.” Dr. Fortier envisioned a major role for the agency in controlling development in the Arctic. He felt that northern communities need to be actively engaged in defining its future role, and that Inuit need to be recruited into the Coast Guard.⁽¹¹⁶⁾

B. Concluding Observations and Recommendations

An essential aspect of the Canadian identity, the Arctic is first and foremost the homeland of Inuit who have been using the region and its resources for thousands of years.

The Canadian Coast Guard provides a number of critical services in the Arctic. The agency supplies isolated northern communities, breaks ice for northern commercial shipping, maintains navigation aids in northern seaways, and provides for marine pollution response. Vessels and commerce depend on it for marine communications and traffic management. Everyone relies on the Coast Guard for marine search and rescue. It supports other government departments and agencies by providing ships, aircraft and other services. Research on fisheries, oceanography, seabed mapping, and marine climate depends on its vessels. In relation to commercial marine activities, the Coast Guard is an important element of Canada’s projection of sovereignty in the Arctic, and its most visible federal marine presence.

The Coast Guard’s vital role in the Arctic, a region of tremendous potential, will become ever more critical in the coming years. Climate change will open the Northwest Passage, oil and gas, mining and other activities in the region will expand, and countries will continue to pursue their own interests. Canada will need to build up its Coast Guard with added capabilities and equipment to do the job for which it is mandated. The agency will have to be provided with adequate funding.

(115) Dr. Rob Huebert, *Committee Proceedings*, 13 March 2008.

(116) There would appear to be no formal process to train and recruit Inuit for the Coast Guard. Efforts are however made to employ individuals from the communities whenever permanent or part-time employment opportunities arise. Steven Troy, *Committee Proceedings*, 15 May 2008.

The effects of climate change will open up Arctic waters to maritime traffic. No one knows exactly when this will happen, but the Government of Canada needs to plan and prepare for the eventuality.

Canada faces a potential challenge to its sovereign right to control shipping activity in the Northwest Passage. With the exception of Hans Island, there is broad international recognition that the islands of the Arctic Archipelago are exclusively under Canada's jurisdiction, but this is not the case with respect to their surrounding waters. Some countries disagree with Canada's position that the Northwest Passage constitutes Canadian internal waters. The United States, in particular, considers the waterway to be an international strait subject to the right of transit passage, a right nearly as extensive as on the high seas under international law.

Canada should take any opportunity to negotiate acceptance of Canada's position with other countries, in particular the United States. Canada must, however, retain full control over shipping in order to adequately protect the exceptionally fragile marine environment and Canadian security interests.

- 1. The Committee recommends that Canada uphold its position that the waters of the Northwest Passage are its internal waters and should be prepared to defend any legal challenge.**

If adequate preventive measures are not taken with respect to unauthorized shipping activity, the waterway could become progressively "internationalized" and subject to the right of transit passage, with potentially serious environmental and security consequences. The United States might be more inclined to recognize Canada's legal claim if Canada had the tools to monitor and enforce its laws and regulations.

- 2. The Committee recommends that Canada develop a much stronger year-round, national presence and enforcement capability to show the world that Canada is serious about controlling the Northwest Passage, protecting Canadian interests and its people, and making the waterway a safe and efficient shipping route.**

- 3. The Committee recommends that there be a uniform, common code relating to the construction, manning and equipment of all vessels operating in the Arctic.**

- 4. The Committee recommends that Inuit, with their unique knowledge of the region, be recruited for the Coast Guard wherever possible.**

5. The Committee recommends that the Coast Guard formulate a long-term strategic vision to guide it into the future. With nearly a quarter of experienced marine personnel expected to retire in the next five to seven years, staffing issues will present a challenge.

Canada needs a much stronger, year-round capability in the Arctic to:

- (a) Enforce a mandatory vessel traffic system in Canada's Arctic waters.
- (b) Map Canada's continental shelf, exercise jurisdiction and ensure that exploration or development within and outside its 200-mile Exclusive Economic Zone are conducted in accordance with Canadian rules and standards. Once the limits of its extended continental shelf (an area said to be the size of the Prairie Provinces) are determined, Canada may need to initiate negotiations with its Arctic neighbours, given that boundary disputes already exist with respect to the delimitation of adjoining Exclusive Economic Zones in the east (Lincoln Sea) and west (Beaufort Sea).
- (c) Provide year-round Search and Rescue capability, given expected increases in sea traffic, and development activity, including new commercial fisheries and the growth of tourist cruises in Arctic waters.
- (d) Accommodate an expected increase in the demand for vessels in support of scientific research.
- (e) Provide adequate rapid, efficient intervention in response to major environmental accidents. Increased maritime activity will bring greater environmental risks. Because of record-high world energy prices, oil and gas development is now regarded as a year-round activity. Receding ice and new technologies, such as double-bowed tankers, increase the likelihood that one day oil and liquefied natural gas will be transported through the Northwest Passage by ship. The further diminishment of ice will benefit the energy and mining sectors, leading to even more shipping.
- (f) Exercise effective control of the Northwest Passage, and develop it into a safe and efficient shipping route.

6. The Committee recommends that NORDREG, Canada's current voluntary vessel traffic system in the Arctic, be made compulsory.

At present, foreign vessels entering Canada's Arctic waters are not required to report under NORDREG with respect to their location, planned route, and ability to comply with the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*. By not making NORDREG mandatory, Canada is sending the message internationally that it is not committed to its claim that the Northwest Passage is part of its internal waters.

7. The Committee recommends that Canada develop a long-term plan for the acquisition of new multi-purpose heavy icebreakers made in Canada and capable of operating year-round in its Arctic Archipelago and on the continental shelf.

The February 2008 Budget announced \$720 million in funding to replace the 40-year-old flagship *CCGS Louis S. St-Laurent* with a new polar icebreaker with greater

capabilities, but the rest of Canada's icebreaking fleet is also aging and will need to be replaced. In particular, *CCGS Terry Fox* (built in 1983 and the only other icebreaker besides the *Louis S. St-Laurent* with true Arctic capability) is fast approaching the end of its operational life and will need to be replaced within the next 10 to 15 years. Canada's newest icebreaker, *CCGS Henry Larsen*, is over 20 years old. The lead time to put a new vessel out to sea is 8 to 10 years from decision to replacement, because icebreakers are complex, unique ships.

8. The Committee recommends the deployment of multi-mission polar icebreakers operated by the Coast Guard as a cost-effective solution to Canada's surveillance and sovereignty patrol needs in the Arctic.

Such vessels could serve as platforms in support of all at-sea Government of Canada programs and missions in the Arctic (e.g., security and enforcement, search and rescue, environmental, icebreaking, re-supply), including platform support for the RCMP and Canadian Forces.

9. The Committee recommends that the Government of Canada move forward to implement, in collaboration with the Government of Nunavut, a comprehensive harbour development plan, as recommended by the DFO–Nunavut Harbours Working Committee in its 2005 *Nunavut Small Craft Harbours Report*.

The development of sea and land-based services and infrastructure will be needed to ensure safe navigation in the Northwest Passage and to buttress Canada's sovereignty. Improved Arctic marine charts and aids to navigation, Arctic port infrastructure and better monitoring of marine traffic will be required.

This interim report was written before the Committee conducted public hearings and fact-finding in Nunavut during the first week of June. Our findings will be conveyed more fully in a final report.

APPENDIX 1

The Proposed Sale of RADARSAT-2

Dr. Michael Byers of the University of British Columbia spoke at length about RADARSAT-2.⁽¹⁾

The satellite was developed through a public-private partnership between the Canadian Space Agency and MacDonald, Dettwiler & Associates Ltd., or MDA (a Canadian company). In early January 2008, within weeks after its launch into orbit in December 2007, Alliant Techsystems Inc. (a US company) announced its intention to acquire MDA's space program, including RADARSAT-2. The federal government provided most of the satellite project's funding by purchasing \$445 million worth of imagery in advance, or about 85% of the total costs. In return, it was promised imaging-on-demand and priority access in case of emergencies.

Considered to be the world's most advanced remote sensing satellite and developed specifically to increase Canada's ability to exercise its sovereignty in the North,⁽²⁾ RADARSAT-2 can provide high-definition imagery even through clouds and fog and at night, an important capability given that the Arctic is near-total darkness for a number of months every year. The Committee was advised that the satellite can also pinpoint oil spills, track ocean-going vessels and map the presence and thickness sea ice from space. The satellite was said to be an essential tool in fisheries monitoring and enforcement, given Canada's limited capability in the vast Arctic. In this connection, some witnesses mentioned possible incursions by foreign fishing vessels in Davis Strait where there is a growing fishery for shrimp and turbot (also known as Greenland halibut).

Referred to as Canada's "eye in the sky," RADARSAT-2 allows for the efficient monitoring of Canada's immense territory and is entirely consistent with the federal government's sovereignty initiative in the Arctic. Its ability to monitor ships makes it an obvious complement to the Arctic naval patrol vessels announced by the federal government in July 2007, and the new \$720 million polar icebreaker announced in the February 2008 federal budget.

(1) Dr. Michael Byers, *Committee Proceedings*, 6 March 2008.

(2) See DFAIT, "Government of Canada Issues Operating Licence for RADARSAT-2," News release, 16 November 2007, <http://news.gc.ca/web/view/en/index.jsp?articleid=36196>. RADARSAT-1, the less powerful predecessor, was built by the Canadian Space Agency and launched in 1995. RADARSAT-1 is owned by the CSA and remains in orbit.

Canada is the satellite's licensing authority under the *Remote Sensing Space Systems Act* of 2005 (section 16). At our meetings in February and March it was unclear whether the United States would replace Canada as the licensing authority if the sale were approved, and whether Canada would lose "shutter control" (the ability to restrict the types of images being generated for reasons of national interest) and "priority access" (the ability to commandeer the satellite in emergencies).

The proposed sale (worth \$1.325 billion) appeared to catch everyone by surprise, including the Government of Canada. Dr. Rob Huebert of the University of Calgary wondered how Canada could even contemplate allowing such a sale. Dr. Byers described RADARSAT-2 as a "necessary public good," a "sovereignty assertion device" "produced for Canadians with the expenditure of Canadian taxpayer money," and that was "exactly what a great Arctic country like Canada would want to do." He drew a strong parallel with the new \$720 million icebreaker announced in the February 2008 federal budget and asked: "Would we allow that icebreaker to be sold to a foreign company after it was built?"

In a decision made under the *Investment Canada Act*, federal Minister of Industry Jim Prentice announced on 10 April 2008 that the sale of the aerospace assets of MacDonald, Dettwiler & Associates Ltd., including RADARSAT-2, to Alliant Techsystems Inc. would not be allowed.

APPENDIX 2

Recommendations of the February 2008 Canada–US Model Negotiation

Model negotiation on Northern Waters

On February 18 and 19, 2008, two teams of non-governmental experts met to discuss issues, identify possible solutions, and make recommendations concerning navigation in Northern waters to the governments of the United States and Canada. The following agreed statement is the result of those deliberations.

Agreed recommendations

Recognizing the rapid and dramatic loss of Arctic sea-ice;

Recognizing that this will increase the maritime accessibility of the Arctic;

Recognizing that increased shipping will bring many benefits, and that the development of economically efficient, environmentally responsible, safe and secure navigation in Northern waters is in the interests of all countries;

Recognizing obligations under land claims agreements with indigenous peoples;

Concerned that increased shipping will bring heightened security risks, especially in the context of terrorism, nuclear proliferation, illegal immigration and drug smuggling;

Concerned that increased shipping will bring heightened environmental risks, especially in the form of oil spills and disruption of indigenous peoples and marine life;

Acknowledging the long history of U.S.-Canada cooperation, including within NATO, NORAD, the 1988 Arctic Cooperation Agreement, and the Arctic Council;

Acknowledging that the United States and Canada have previously cooperated to promote shipping through waters under national jurisdiction, namely the St. Lawrence Seaway, Great Lakes and Juan de Fuca Region, and that this has brought great benefits to both countries;

We respectfully recommend:

1. That the two countries collaborate in the development of parallel rules and standards and cooperative enforcement mechanisms with respect to notification and interdiction zones in the northern waters of Alaska and Canada;
2. The implementation of the 2006 expansion of the NORAD agreement, which includes the sharing of all maritime surveillance in the area covered by that agreement, and that the two countries cooperate in the development of further surveillance capabilities;
3. Building from the Arctic Waters Pollution Prevention Act, that the two countries develop common navigation, safety and ship operation and construction standards;
4. That the two countries cooperate on the establishment of shipping lanes, traffic management schemes and oil spill response in the northern waters of Alaska and Canada;

5. That the two countries cooperate with respect to immigration and search and rescue concerns related to cruise ships;
6. That the two countries accelerate the acquisition of new icebreakers. The two countries should maximize burden sharing opportunities, following the models of the U.S.-Canada icebreaker agreement on the Great Lakes and the agreement on the resupply of Thule Air Base;
7. That the two countries step up their efforts to develop safety infrastructure, including search and rescue, in support of increased shipping in the northern waters of Alaska and Canada;
8. That, the two countries make maximum use of their existing port state and flag state authority to promote safe, secure and environmentally responsible shipping;

We further recommend:

9. That the two countries consider establishing a U.S.-Canada Arctic Navigation Commission to address their common interests in navigation, environmental protection, security, safety, and sustainable economic development. This Commission should include representation from indigenous groups directly affected by navigation. This Commission would follow the model of the International Joint Commission by acting as a recommendatory body. This Commission should operate within the framework of the already legislated bi-national research body, the Arctic Institute of North America;

We reaffirm that the 1988 Arctic Cooperation Agreement has been very effective in managing the legal disagreement concerning the Northwest Passage, while *recognizing* the challenges presented by rapidly changing ice conditions.

Additionally, the Canadian team of experts presented strong arguments as to why the United States should recognize Canada's legal position that it controls the Northwest Passage. The changing Arctic environment raises new security concerns. In this context, the Canadian team argued that recognizing Canadian control of the Northwest Passage could substantially enhance North American security, without compromising U.S. interests elsewhere in the world. The U.S. team also pointed out that the U.S. position has strong arguments in its favour.

The two teams together *respectfully request*, without prejudice, that the US. and Canadian governments examine all of these arguments.

Finally, the two teams emphasize that time is of the essence and that the recommendations listed in points 1 to 8 be addressed expeditiously.

U.S. team:

Paul Cellucci, U.S. Ambassador to Canada, 2001-2005

Scott G. Borgerson, Council on Foreign Relations

Professor Elizabeth Elliot-Meisel, Department of History, Creighton University

Professor Christopher Joyner, Department of Government, Georgetown University

Professor Eric Posner, University of Chicago School of Law

Coalter Lathrop, J.D., President, Sovereign Geographic Inc.

Canadian team:

Professor Michael Byers, Department of Political Science, University of British Columbia

Colonel (retired) Pierre Leblanc, Former Commander, Canadian Forces Northern Area

Aaju Peter, Inuit law student, Iqaluit

Professor Rob Huebert, Department of Political Science and Centre for Military and Strategic Studies, University of Calgary

Professor Ted McDorman, Faculty of Law, University of Victoria

Professor Suzanne Lalonde, Faculty of Law, University of Montreal

Professor Armand de Mestral, C.M., Faculty of Law, McGill University

Secretariat:

Justin Nankivell, PhD student, University of British Columbia

Joël Plouffe, PhD student, University of Quebec at Montreal (UQAM)

Funding and logistical support:

The U.S. and Canadian teams wish to thank ArcticNet for funding the exercise and the International Joint Commission (Canadian Section) for providing meeting space. The recommendations above represent the opinions of the team members only.

APPENDIX 3

WITNESS LIST

Thursday, May 15, 2008	
Canadian Coast Guard	Steven Troy, Director, Safety and Environmental Response Systems
Transport Canada	William (Bill) J Nash, Director General, Marine Safety Victor M. Santos-Pedro, Director, Design, Equipment & Boating Safety. Richard Day, Director, Operations and Environmental Programs
Tuesday, May 13, 2008	
ArcticNet	Louis Fortier, Scientific Director
Tuesday, May 6, 2008	
As an individual	Donat Pharand, Professor emeritus, Faculty of Law, University of Ottawa
Thursday, May 1, 2008	
Fisheries and Oceans Canada	Michelle Wheatley, Regional Director, Science, Central & Arctic Region K. Burt Hunt, Regional Director, Fisheries and Aquaculture Management, Central and Arctic Region
Tuesday, April 15, 2008	
Inuit Tapiriit Kanatami	John Merritt, Senior Policy Advisor
Nunavut Tunngavik Incorporated	Paul Kaludjak, President Gabe Nirlungayuk, Director of Wildlife
Tuesday, April 8, 2008	
Council on Foreign Relations	Scott G. Borgerson, PH. D., International Affairs Fellow
Tuesday, April 1, 2008	
Inuit Circumpolar Council (Canada)	Duane Smith, President Chester Reimer, Strategic and Policy Advisor
Thursday, March 13, 2008	
University of Calgary	Rob Huebert, Associate director of the Centre for Military and Strategic Studies, Associate Professor, Department of Political Science
Thursday, March 6, 2008	
University of British Columbia	Michael Byers, Professor, Canadian Research Chair in International Law and Politics
Thursday, February 28, 2008	
As an individual	Michael Turner

Tuesday, February 12, 2008

Foreign Affairs and International Trade Canada	Alan H. Kessel, The Legal Adviser John Hannaford, Deputy Legal Adviser and Director General, Legal Affairs Bureau Wendell Sanford, Director, Oceans and Environmental Law Division
---	--

Tuesday, February 5, 2008

Fisheries and Oceans Canada	George Da Pont, Commissioner, Canadian Coast Guard Charles Gadula, Acting Deputy Commissioner Gary Sidock, Director General, Fleet Directorate
--------------------------------	--

SENATE



SÉNAT

CANADA

LA GARDE CÔTIÈRE DANS L'ARCTIQUE CANADIEN :
RAPPORT PROVISOIRE

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES PÊCHES ET DES OCÉANS

QUATRIÈME RAPPORT

Président

L'honorable sénateur William Rompkey, C.P.

Vice-présidente

L'honorable sénateur Ethel Cochrane

Juin 2008

This report is also available in English

.....

Disponible sur l'intranet Parlementaire

www.parl.gc.ca

(Travaux des comités — Sénat — Rapports)
39^e Parlement — 2^e Session

TABLE DES MATIÈRES

	Page
ACRONYMES	i
AVANT-PROPOS	ii
OPÉRATIONS ACTUELLES.....	1
TOILE DE FOND : l'ARCTIQUE CIRCUMPOLAIRE ÉVOLUE RAPIDEMENT.....	5
A. Les nouvelles réalités.....	5
1. Les changements climatiques et le recul des glaces	5
2. Autres facteurs	8
B. Questions de souveraineté.....	11
1. Les terres.....	12
2. Le plateau continental	13
3. Bordure externe du plateau	14
4. Les eaux : naviguer dans le passage du Nord-Ouest.....	18
a. Négociation d'un modèle canado-américain en février 2008	21
b. Autres considérations.....	23
LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE : DÉFIS FUTURS.....	25
A. Principaux dossiers	25
1. Renouvellement de la flotte vieillissante de brise-glaces du Canada	26
2. NORDREG	31
3. Intervention environnementale	35
4. Recherche et sauvetage	37
5. Soutien politique et financement	38
B. Observations finales et recommandations	40
ANNEXE 1 – Projet de vente de RADARSAT-2.....	45
ANNEXE 2 – Recommandations suite à la négociation d'un modèle canado-américain en février 2008.....	47
ANNEXE 3 – Liste des témoins.....	51

ACRONYMES

API – Année polaire internationale

BFC – Base des Forces canadiennes

CCI – Conseil circumpolaire inuit

CLCS – Commission des limites du plateau continental

ENMA – Évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique

É-U – États-Unis

GCC – Garde côtière canadienne

GRC – Gendarmerie royale du Canada

ITK – Inuit Tapiriit Kanatami

LPPEA – *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*

MAECI – Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international

MDA – MacDonald, Dettwiler & Associates Ltd.

NTI – Nunavut Tunngavik Incorporated

OMI – Organisation maritime internationale

SAR – Recherche et sauvetage

SCTM – Services de communication et de trafic maritimes

SFC – Station des Forces canadiennes

UE – Union européenne

UNCLOS – Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

ZEE – Zone économique exclusive

AVANT-PROPOS

L'Arctique a fait l'objet d'une grande attention de la part des médias au cours des derniers mois. La recherche dans le cadre de l'Année polaire internationale, l'établissement de la carte sous-marine du plateau continental, le drapeau russe planté au pôle Nord et l'annonce par le gouvernement fédéral de plans visant à accroître la présence militaire du Canada dans le Nord, voilà quelques exemples de nouvelles qui ont capté l'attention des Canadiens.

L'an dernier, le premier ministre a déclaré : « Quand il s'agit de défendre notre souveraineté dans l'Arctique, le Canada a un choix : soit l'exercer, soit la perdre. Et soyons clairs, notre gouvernement entend l'exercer. » Le renforcement et l'exercice de la souveraineté du Canada dans le Nord, un thème important du discours du Trône du 16 octobre 2007, est une des quatre priorités de la Stratégie pour le Nord dirigée par Affaires indiennes et du Nord Canada. Des projets à l'appui de la stratégie ont été annoncés dans le budget du 26 février 2008.

Conscient de ces événements et de son ordre de renvoi, le Comité a ouvert ses audiences à Ottawa en février 2008, afin de mieux comprendre les enjeux. Notre intérêt s'est rapidement tourné vers la Garde côtière canadienne, le principal véhicule du Canada pour exercer à la face du monde sa souveraineté dans l'Arctique. Nous nous sommes demandés si la Garde côtière était suffisamment préparée et équipée pour relever les défis de demain.

Nous sommes d'avis que le temps est venu de vous faire part de ce que nous avons entendu jusqu'à maintenant. La question est complexe, mais un fait est clair : il faut réfléchir davantage au rôle et à la capacité futurs de la Garde côtière, l'organisme qui aide à protéger les valeurs et les intérêts environnementaux et économiques des Canadiens, surtout ceux qui vivent dans le Nord. Le présent rapport intérimaire – un compte rendu des travaux en cours – est fondé sur les témoignages recueillis à Ottawa entre le 5 février 2008 et le 15 mai 2008.

De toute évidence, nous n'avons pas fini de recueillir et d'examiner l'opinion des gens du Nord. Un aspect essentiel de l'identité canadienne, l'Arctique est d'abord et avant tout la terre des Inuits qui utilisent la région et ses ressources depuis des millénaires. Ce rapport provisoire a été rédigé avant que le Comité n'entreprenne un voyage d'étude et des audiences publiques au Nunavut la première semaine de juin. Nous ferons part plus en détail de nos conclusions dans un rapport final.

Le Comité considère que ses efforts en auront valu la peine s'ils permettent aux Canadiens d'être plus sensibilisés au rôle important de la Garde côtière dans l'Arctique. Nous saluons l'intérêt manifesté par ceux et celles qui ont si généreusement accepté de participer à notre étude.



William Rompkey, C.P.

Le président

LA GARDE CÔTIÈRE DANS L'ARCTIQUE CANADIEN : RAPPORT PROVISOIRE

OPÉRATIONS ACTUELLES

La Garde côtière canadienne (GCC) est un organisme national de service spécial du ministère des Pêches et des Océans (MPO), qui fournit des services aux Canadiens, des services de sécurité maritime et de protection environnementale, ainsi qu'un soutien en mer essentiel aux autres ministères et organismes fédéraux, y compris le MPO lui-même. Dans l'Arctique, la Garde côtière effectue un travail considérable et essentiel. Ses brise-glaces et ses hélicoptères rouge et blanc sont souvent qualifiés de symboles les plus visibles de la souveraineté et de la présence du Canada.

Chaque année, de la fin du mois de juin jusqu'au début du mois de novembre, deux brise-glaces lourds, quatre brise-glaces moyens et un brise-glace léger sont déployés dans l'Arctique pour effectuer une vaste gamme de tâches importantes à l'appui du développement économique et commercial (carte 1) — escorter les navires dans les eaux recouvertes de glace, garder les chenaux de navigation ouverts, briser la glace aux fins de la navigation commerciale, briser et enlever la glace dans les ports et entretenir les aides à la navigation. Les navires de la Garde côtière approvisionnent également les localités du Nord et les sites d'Environnement Canada et de la Défense nationale. Ils fournissent de plus un soutien annuel au US Military Sealift Command à Thulé, au Groenland. Les brise-glaces sont déployés dans un climat rude et certaines des conditions de glace les plus difficiles au monde. Ils sont souvent les premiers navires dans l'Arctique à chacune des saisons de navigation et les derniers à quitter cette région¹.

La Garde côtière assure aussi un soutien considérable aux activités scientifiques. À cet égard, le MPO dépend beaucoup de sa flotte. Suivent des exemples de travaux scientifiques importants menés par le MPO avec le soutien de la Garde côtière :

- évaluation des populations de mammifères marins, des espèces de poisson, de même que de l'état de la pêche émergente au Nunavut;

¹ George Da Pont, commissaire, Garde côtière canadienne, *Témoignages*, 5 février 2008. « Nous avons également trois navires sur le fleuve Mackenzie et sur le delta de la mer de Beaufort ». Un examen national des niveaux de service à la clientèle, y compris tous les services de la Garde côtière dans la région, est en cours.

- évaluation de l'écosystème aquatique, y compris l'examen des répercussions des activités de développement;
- levés hydrographiques pour la création de services et de produits de navigation pour appuyer la croissance anticipée du transport océanique dans l'Arctique;
- levés bathymétriques (mesures de la profondeur de l'eau) à l'appui de la soumission canadienne à la Commission des limites du plateau continental des Nations Unies².

Carte 1 – Opérations de la GCC dans l'Arctique



Source : MPO, Garde côtière canadienne, Programme des brise-glaces
http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Glace/Periodes_de_service.

Les chercheurs du Canada et d'ailleurs utilisent les navires de la Garde côtière comme plates-formes pour diverses missions scientifiques relatives aux changements climatiques et à l'environnement dans le Nord. Les travaux scientifiques menés en 2007-2008 seront particulièrement importants en prévision des efforts de recherche très variés qui seront menés dans le cadre de l'Année polaire internationale (API), le plus grand programme international de

² Ibid.

recherche scientifique sur l'Arctique jamais entrepris³. Ainsi, les Trois océans du Canada, le plus important projet de l'API mené par le MPO, fait appel au *NGCC Sir Wilfrid Laurier* et au *NGCC Louis S. St-Laurent* pour ratisser 15 000 kilomètres carrés d'océan en deux ans. L'objectif est d'étudier comment les océans Pacifique, Arctique et Atlantique Nord sont reliés entre eux et d'ériger une « barrière scientifique » autour des Trois océans du Canada à l'appui de la souveraineté canadienne dans l'Arctique.

Le *NGCC Amundsen*, premier brise-glace canadien voué à la recherche scientifique dans l'Arctique (anciennement le *NGCC Franklin*), sert aussi de plate-forme de soutien aux activités du gouvernement du Canada telles que :

- l'étude sur la santé des Inuits, pour laquelle le brise-glace sert de centre médical flottant;
- l'étude sur le chenal de séparation circumpolaire, le plus grand projet canadien de l'Année polaire internationale en termes de ressources⁴;
- les activités permanentes d'ArcticNet — partenaire des réseaux canadiens de centres d'excellence qui réunit des scientifiques et des gestionnaires des domaines de la santé humaine, des sciences naturelles et des sciences sociales, et les fait travailler en partenariat avec des organismes inuit, des collectivités du Nord, des organismes fédéraux et provinciaux, et le secteur privé.

Les brise-glaces de la GCC assurent un soutien logistique et servent de plates-formes à la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et aux Forces canadiennes. La capacité du Canada de mener des opérations dans les eaux englacées est maintenant presque entièrement concentrée dans la Garde côtière à la suite de décisions gouvernementales prises il y a plus de 50 ans⁵. L'expérience et l'expertise de la Garde côtière sont reconnues dans le monde entier, et la plupart de ses commandants ont plus de 20 ans d'expérience dans l'Arctique⁶.

La Garde côtière n'assure toutefois pas sa présence dans l'Arctique qu'au moyen de brise-glaces. Elle fournit d'autres services essentiels dans les voies maritimes du Nord

³ L'API, la première initiative de ce genre depuis 50 ans, est un programme international de recherche scientifique sur les régions de l'Arctique et de l'Antarctique auquel participeront un grand nombre de scientifiques et de chercheurs de plus d'une soixantaine de pays. Le site Web du gouvernement du Canada sur l'API est : www.ipy-api.gc.ca.

⁴ Le chenal de séparation est une zone libre de glaces qui se forme chaque année lorsque la banquise centrale se détache des glaces côtières, créant ainsi une « faille » dans la surface de glace. L'étude du chenal de séparation permettra de mieux comprendre les effets météorologiques sur les écosystèmes arctiques.

⁵ Il y a aussi quelques sociétés maritimes privées.

⁶ George Da Pont, *Témoignages*, 5 février 2008.

canadien, à des fins d'approvisionnement des collectivités, d'exportation de matières premières, de tourisme et d'activités d'ordre scientifique. Ces services sont :

- Services de communication et de trafic maritimes, y compris des services de radiocommunication, contribuant à la sécurité des personnes en mer et à la protection de l'environnement par une gestion efficace du trafic et un mouvement efficient des navires;
- Aides à la navigation, pour assurer une route sûre aux navires en réduisant les risques d'échouement et de collision. La Garde côtière met en place et maintient plus de 1 500 aides à la navigation visuelles et sonores sur le fleuve Mackenzie, du Grand lac des Esclaves à Tuktoyaktuk, un peu plus de 300 aides dans l'océan Arctique et quelque 30 autres dans la Baie d'Hudson et la Baie James. Elle fournit des renseignements sur la sécurité de la navigation par l'intermédiaire de la publication mensuelle des *Avis aux navigateurs*, des listes des feux et des bouées et d'une édition annuelle des *Avis aux navigateurs*;
- Recherche et sauvetage, impliquant en général des bateaux de plaisance ou des bateaux des collectivités locales; on compte en moyenne 11 interventions de recherche et sauvetage par année;
- Urgences environnementales, la Garde côtière étant le premier intervenant dans les cas de pollution et de déversement en mer au nord du 60° parallèle;
- Gestion des voies navigables, ce qui comprend la prévision des niveaux d'eau du Mackenzie, de la Liard et de la Peel durant la saison de navigation estivale;
- Gestion et coordination du fret à Iqaluit, un important point de transbordement et de ravitaillement⁷.

Suit la liste des engagements de la Garde côtière pour 2008 :

- participation aux exercices courants dans l'Arctique, conjointement avec le ministère de la Défense nationale et d'autres ministères (dans la région d'Iqaluit). Au cours des trois derniers étés, la Garde côtière et les Forces canadiennes ont mené des exercices conjoints dans l'Arctique;
- réapprovisionnement d'Eureka et de Kugaaruk pour la Défense nationale, Environnement Canada et le gouvernement du Nunavut;
- installation de câbles sous-marins dans le passage du Nord-Ouest pour Recherche et développement pour la défense Canada;
- participation des brise-glaces de la GCC à un exercice d'urgence environnementale dans l'Arctique, à Ilulissat (Groenland) avec les États-Unis et le Danemark, le pays hôte du Forum des gardes côtières de l'Atlantique Nord de 2008;

⁷ Ibid.

- soutien continu (brise-glaces) au US Military Sealift Command au large du Groenland;
- importante activité continue de recherche et de cartographie portant sur le plateau continental canadien dans le cadre de l'API⁸.

TOILE DE FOND : L'ARCTIQUE CIRCUMPOLAIRE ÉVOLUE RAPIDEMENT

A. Les nouvelles réalités

Avec ses vastes ressources naturelles très peu exploitées, l'Arctique prend de l'importance sur les plans stratégique et économique. L'activité maritime devrait augmenter grandement, la fonte de la glace polaire se conjuguant au prix élevé de l'énergie. Le rôle de la Garde côtière canadienne dans l'Arctique, une région d'un potentiel énorme, sera de plus en plus critique dans les années à venir.

1. Les changements climatiques et le recul des glaces

Les changements climatiques transforment l'Arctique en profondeur. La couverture de glace s'amincit; elle couvre une superficie moindre de l'Arctique circumpolaire et recule plus rapidement qu'on ne le croyait possible auparavant.

En septembre 2007, la couverture de glace a atteint un minimum record, pire que le pire scénario prévu par les experts. Elle a reculé de 39 p. 100 par rapport à sa moyenne de 1979-2000, atteignant son plus bas niveau depuis les débuts de la surveillance par satellite en 1979 et son plus bas niveau pour l'ensemble du XX^e siècle selon les données de surveillance maritime et aérienne⁹. En 2005, l'étendue des glaces a atteint un minimum record. Fait important pour le Canada, à la fin de la saison de la fonte de 2007, le légendaire passage du Nord-Ouest s'est dégagé devenant entièrement navigable pour la première fois de l'histoire écrite. L'été, l'océan Arctique devrait désormais être essentiellement libre de glaces d'ici les deux prochaines décennies¹⁰, voire peut-être en 2013¹¹.

⁸ *Ibid.*

⁹ Fonds mondial pour la nature, *Arctic Climate Impact Science – An Update Since ACIA*, rapport commandé par le WWF International Arctic Programme, 2008,

http://assets.panda.org/downloads/final_climateimpact_22apr08.pdf.

¹⁰ US National Snow and Ice Data Center, « Arctic Sea Ice Shatters All Previous Record Lows », *NSIDC Arctic Sea Ice News*, 1^{er} octobre 2007, http://nsidc.org/news/press/2007_seaiceminimum/20071001_pressrelease.html.

Comparaissant devant le Comité, Duane Smith, président du Conseil circumpolaire inuit (CCI) Canada¹², a indiqué que 2008 pourrait être la première année dans les annales sans présence de glace dure pluriannuelle — glace qui survit à un été au moins. La glace pluriannuelle constitue un grave danger pour la navigation, alors que la glace d'un an, plus molle et plus mince, peut être brisée par les navires à coque renforcée.

La glace de mer blanche réfléchit la lumière du soleil et empêche les régions polaires de se réchauffer, mais en se retirant, la glace de mer découvre une eau de mer plus sombre et moins réfléchissante qui absorbe la chaleur, accélérant ainsi la fonte de la glace. Ce cycle est appelé le cycle de rétroaction glace-albédo. Selon Scott G. Borgerson du Council on Foreign Relations (des É-U), que le Comité a invité pour avoir l'avis d'une source américaine non gouvernementale sur la géopolitique liée à la fonte des glaces dans l'Arctique, le point critique au-delà duquel la glace de mer commencera à fondre à un rythme exponentiel a peut-être déjà été atteint¹³.

Louis Fortier, directeur scientifique d'ArcticNet, a expliqué plus en détail au Comité que l'atteinte du point critique entraînera un nouvel équilibre climatique dans l'hémisphère Nord et le reste de la planète, équilibre qui pourrait durer des milliers d'années¹⁴. Pour 2008, la prévision semblait sombre; dans la mesure où la science est capable de prévoir, la superficie de la couverture de glace sera encore plus petite qu'en 2007. Le Comité a visionné une série d'images animées illustrant la variabilité et l'évolution de la couverture de glace circumpolaire dans le temps. La terre perd son capital de glace de mer dans l'Arctique, de dire M. Fortier, et lorsque la glace pluriannuelle aura complètement disparue, les conditions seront semblables à celles de la voie maritime du Saint-Laurent en hiver. L'archipel canadien de l'Arctique sera alors navigable¹⁵.

Rob Huebert de l'Université de Calgary, une sommité sur l'Arctique, a débuté sa présentation devant le Comité en faisant circuler des photos satellites montrant l'ampleur du

¹¹ Des études poussées de modélisation, présentées lors de la réunion de 2007 de l'American Geophysical Union, prévoient que les eaux polaires du Nord seront libres de glaces en été dans cinq ou six ans.

¹² Duane Smith, président, Conseil circumpolaire inuit (Canada), *Témoignages*, 1^{er} avril 2008.

¹³ Scott G. Borgerson, chargé d'affaires internationales, Council on Foreign Relations (des É-U), *Témoignages*, 8 avril 2008.

¹⁴ Louis Fortier, directeur scientifique, ArcticNet, *Témoignages*, 13 mai 2008. M. Fortier, qui est professeur à l'Université Laval, est titulaire de la chaire de recherche du Canada sur la réaction de l'écosystème marin de l'Arctique au réchauffement climatique, et siège au Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada depuis 2005.

¹⁵ *Ibid.*

recul de la couverture de glace depuis janvier 1990¹⁶. « Toutefois, nous aurons un Arctique beaucoup plus achalandé et cela nous prendra au dépourvu », a-t-il mis en garde. Même si personne ne sait vraiment ce qui se passera dans les années à venir, Michael Byers, titulaire de la chaire de recherche du Canada en politique et en droit internationaux à l'Université de la Colombie-Britannique, est d'avis que le gouvernement ne peut attendre d'être certain avant de réagir à ce phénomène.

[Il] existe également une forte possibilité, un risque, que la fonte des glaces se poursuive et peut-être même s'accélère. Selon moi, pour qu'une politique gouvernementale soit adéquate, elle doit se fonder sur une analyse des risques. S'il y a une probabilité de 20 p. 100 que le passage du Nord-Ouest soit accessible au transport maritime, le gouvernement doit rapidement faire le nécessaire pour contrer les risques afférents et parer à toute éventualité. Je crois que la probabilité est supérieure à 20 p. 100; je crois qu'il s'agit presque d'une certitude¹⁷.

À en juger par ce que le Comité a entendu, ce n'est plus une question de savoir s'il sera possible de naviguer régulièrement dans l'Arctique, mais de savoir quand. Cette perspective a des conséquences énormes. Des raccourcis maritimes sont prévisibles en Eurasie (la route maritime du Nord, autrefois appelée le passage du Nord-Est) et en Amérique (le passage du Nord-Ouest), écourtant les voyages océaniques de plusieurs jours et de milliers de kilomètres. En tant que route maritime, le passage du Nord-Ouest permettrait aux sociétés maritimes internationales de réaliser d'importantes économies de temps et d'argent; la distance entre Shanghai et le New Jersey serait réduite de 7 000 kilomètres par rapport au même voyage effectué via le canal de Panama. Si la glace de mer recule suffisamment, il sera possible d'établir une route maritime passant directement par le pôle Nord.

Des témoins nous ont dit que si la glace recule davantage, cela profitera aux secteurs de l'énergie et des mines, stimulant alors le développement économique et le transport maritime. Selon M. Byers, le Canada devrait songer à lancer un projet de la porte de l'Arctique semblable à l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique qui sont en voie d'aménagement dans l'Ouest canadien. Duane Smith, président du CCI Canada, a mentionné que le Canada et la Russie envisageaient la possibilité de maintenir le port de Churchill ouvert à l'année longue, et que la Russie avait proposé l'utilisation de ses brise-glaces pour établir une

¹⁶ Rob Huebert, directeur adjoint du Centre d'études militaires et stratégiques, professeur agrégé, Département de sciences politiques, Université de Calgary, *Témoignages*, 13 mars 2008.

¹⁷ Michael Byers, professeur, chaire de recherche du Canada en politique et en droit internationaux, *Témoignages*, 6 mars 2008.

liaison maritime entre Churchill et le port russe de Mourmansk, le port libre de glaces le plus septentrional dans le monde.

Les Inuits seront les premiers touchés par une activité maritime accrue, ce qui risque d'avoir des conséquences profondes sur leur culture, leur bien-être et leur mode de vie traditionnel. À cet égard, le Comité a appris que le Conseil circumpolaire inuit avait présenté un point de vue inuit concernant le transport maritime au Conseil de l'Arctique qui réunit huit pays et qui a préparé une ENMA (évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique) détaillée. Un rapport est attendu pour l'automne 2008 sur des scénarios possibles pour 2020 et 2050¹⁸.

C'est dans l'Arctique que les changements climatiques devraient avoir une des plus grandes incidences sur la planète. Quoique de portée planétaire, les changements climatiques ont des conséquences réelles et importantes à l'échelle locale, comme l'a souligné le président du CCI dans sa présentation. Dans l'ouest de l'Arctique, où les augmentations de température ont été les plus grandes dans le Nord canadien, le grave problème d'érosion du littoral tient à l'élévation du niveau de la mer et des marées résultant de la fonte de la glace. Selon M. Smith, certaines collectivités doivent maintenant déménager plus loin à l'intérieur des terres¹⁹.

2. Autres facteurs

Les États côtiers qui bordent l'océan Arctique (Canada, Danemark, Norvège, Fédération russe et États-Unis) ont entrepris d'établir la carte du fond océanique comme le stipule la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. L'objectif est de déterminer quelle proportion du fond marin est un prolongement du plateau continental de chaque nation côtière, afin que chacune puisse revendiquer le maximum permis de fond marin au-delà de leur zone économique exclusive de 200 milles marins²⁰.

¹⁸ Duane Smith, *Témoignages*, 1^{er} avril 2008. Le CCI est un organisme non gouvernemental international qui représente quelque 150 000 Inuits de l'Alaska, du Canada, du Groenland et de la Russie. Le CCI est un participant permanent du Conseil de l'Arctique, un forum intergouvernemental créé en 1996 et réunissant huit États.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ Les États-Unis, qui n'ont pas encore ratifié la Convention sur le droit de la mer, ont néanmoins mené des travaux scientifiques dans l'Arctique pour justifier une éventuelle revendication. Ce serait les règles de procédure du Sénat américain qui auraient empêché la ratification de la convention. Scott G. Borgerson, chargé d'affaires internationales, Council on Foreign Relations, *Témoignages*, 8 avril 2008.

Le fond de l'océan Arctique recèlerait d'énormes réserves d'hydrocarbures. Selon l'estimation, attribuée à la US Geological Survey, qui est souvent citée, l'Arctique recèlerait un quart des réserves mondiales de pétrole et de gaz naturel non découvertes. Le Comité a appris que le Conseil de l'Arctique a entrepris une évaluation scientifique circumpolaire des réserves de pétrole et de gaz naturel. L'objectif est de localiser les réserves de pétrole et de gaz naturel de l'Arctique circumpolaire, de présenter une évaluation des conséquences environnementales, sociales et économiques, et sur la santé humaine, de l'activité actuelle des secteurs du pétrole et du gaz naturel dans l'Arctique circumpolaire, et d'évaluer l'évolution probable de cette activité et son incidence future²¹.

Des témoins ont souvent mentionné que la Russie est résolue et capable d'assurer sa présence dans l'Arctique. Le Comité a appris que sa mainmise centralisée sur le secteur des ressources pétrolières et gazières du Nord avait permis à la Russie de rétablir sa puissance militaire, notamment par la construction de sous-marins, de sorte qu'on pourrait s'attendre dans les années à venir à une reprise d'un trafic sous-marin aussi important que durant la guerre froide. Le long de la côte sibérienne, où la glace de mer de l'Arctique fond plus rapidement et où l'état des glaces est plus favorable, la Russie a développé son secteur offshore et investi dans le port de Mourmansk et d'autres ports de l'Arctique dans le but de mettre en valeur ses énormes réserves d'hydrocarbures²².

Selon Rob Huebert de l'Université de Calgary, l'intensification de la navigation commerciale sera principalement attribuable au recul de la glace de mer, mais, dans les secteurs pétrolier et gazier, les investissements dans l'Arctique se multiplieront sans égards aux changements climatiques. Les raisons invoquées sont le sommet historique du prix de l'énergie, l'émergence de la Chine comme grand consommateur de pétrole, à la hauteur de celle des pays développés, et l'émergence éventuelle de l'Inde comme grand consommateur.

Le Comité a appris que les chantiers navals sud-coréens, stimulés par les marchés du pétrole et du gaz naturel, ont entrepris de construire de nouveaux pétroliers à « double étrave » et à coque renforcée, qui peuvent évoluer efficacement en eau libre comme en eau couverte d'une glace pouvant atteindre un mètre d'épaisseur. En eau libre, les bâtiments avancent normalement proue en tête, alors que dans les glaces, ils avancent poupe en tête (les hélices peuvent être inversées) et fonctionnent en mode brise-glaces. Les Russes achètent de tels

²¹ Duane Smith, *Témoignages*, 1^{er} avril 2008.

²² Rob Huebert, *Témoignages*, 13 mars 2008.

navires à double usage perfectionnés pour transporter de la Sibérie à Mourmansk du pétrole qui est transbordé sur des pétroliers plus gros à des fins d'exportation vers le marché européen. L'objectif, comme M. Huebert l'a expliqué au Comité, est d'éviter les oléoducs dont certains se sont effondrés à cause des mauvaises techniques de construction soviétiques, mais aussi à cause du dégel du pergélisol.

La route maritime du Nord devrait s'ouvrir au transport international avant le passage du Nord-Ouest parce que la banquise tend à se déplacer vers l'Amérique du Nord²³. M^e Donat Pharand, professeur de droit émérite de l'Université d'Ottawa, a informé le Comité que la Russie est fin prête pour la navigation internationale²⁴. Il y a trois ans, la Russie, en collaboration avec le Japon et la Norvège, a réalisé une étude sexennale (essentiellement financée par le Japon sous l'égide de l'Institut Nansen de Norvège) sur tous les aspects possibles de l'utilisation future de la route maritime du Nord. La Russie, a-t-il souligné, possède l'infrastructure et la capacité requises pour maîtriser la navigation future, dont douze brise-glaces nucléaires.

De son côté, l'Europe semble d'avis que l'ouverture de nouvelles routes commerciales et l'accessibilité accrue des ressources en hydrocarbures de la région pourraient avoir une incidence sur la stabilité internationale et ses intérêts en matière de sécurité. Dans un rapport abondamment cité, préparé par le sommet de l'UE de mars 2008, il devient de plus en plus nécessaire, selon le haut représentant pour la Politique étrangère et de sécurité commune et commissaire européen aux Relations extérieures, « d'aborder la question des prétentions territoriales et de l'accès à de nouvelles voies commerciales, au cœur d'un débat de plus en plus vif entre plusieurs pays, qui mettent en péril la capacité de l'Europe de défendre efficacement ses intérêts dans la région en termes d'échanges commerciaux et de ressources et risque de mettre la pression sur ses relations avec ses partenaires clés ». « Il faut voir dans les changements climatiques un multiplicateur de menaces qui renforce les tendances, les tensions et l'instabilité existantes »²⁵.

²³ Ressources naturelles Canada, *Vivre avec les changements climatiques au Canada*, « Étude de cas 2 : L'avenir du passage du Nord-Ouest », 2007, p. 84, http://www.adaptation.nrcan.gc.ca/assess/2007/index_f.php.

²⁴ M^e Donat Pharand, professeur de droit émérite de l'Université d'Ottawa, *Témoignages*, 6 mai 2008.

²⁵ *Changements climatiques et sécurité nationale*, document établi par le haut représentant et la Commission européenne à l'attention du Conseil européen, 14 mars 2008, http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/FR/reports/99389.pdf.

D'autres pays s'intéressent aussi à l'Arctique. Ainsi, la Chine (même si elle ne borde pas l'Arctique) effectue de la recherche intensive dans les régions polaires. Elle possède le brise-glaces *Xue Long*, un navire de recherche de 21 000 tonnes, construit en Ukraine et modernisé pour répondre aux besoins de pointe de la recherche. Jugés incomparables à tous égards aux brise-glaces des pays développés, le bâtiment sert essentiellement de station de recherche chinoise dans l'Antarctique. Les chercheurs chinois se trouvaient toutefois dans la région de Tuktoyaktuk, en 1999 et en 2003, et seraient en train de se préparer pour une autre sortie dans l'Arctique dans le cadre de l'Année polaire internationale²⁶.

B. Questions de souveraineté

La « souveraineté » est un terme souvent utilisé dans le contexte de l'Arctique. Au début de sa présentation, M^e Donat Pharand, éminent spécialiste du droit international et maritime, a évoqué la grande confusion qui entoure ce terme. En droit international, c'est « l'ensemble des compétences exclusives qu'un État peut exercer à l'intérieur de ses frontières. » En droit international, la souveraineté s'applique surtout à l'espace terrestre, mais peut s'appliquer aussi à certains espaces maritimes. Ces derniers s'appellent alors « eaux intérieures²⁷ ».

Nos témoins nous ont souvent signalé le rôle important que la Garde côtière doit jouer pour démontrer de notre souveraineté dans l'Arctique (sur nos eaux intérieures). L'ex-commissaire adjoint de la GCC, Michael Turner, a affirmé dans sa présentation que la souveraineté est fondée sur « la règle du 80-20 » : la capacité d'un pays de démontrer sa gestion et son administration effective du territoire et des eaux dont il revendique la juridiction doit représenter 80 p. 100 de souveraineté et 20 p. 100 de capacité de se défendre et de repousser un État agresseur²⁸. Selon M. Byers, la controverse récente entourant le projet de vente de RADARSAT-2 montre qu'il est peut-être temps de revoir nos postulats classiques sur l'importance des infrastructures pour la souveraineté au XXI^e siècle (voir l'Annexe 1).

Le message clé de Paul Kaludjak, président du Nunavut Tunngavik Incorporated (NTI), au Comité, c'est que le Canada doit mettre pleinement en œuvre l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, « afin d'affirmer sur le terrain sa souveraineté dans

²⁶ Rob Huebert, *Témoignages*, 13 mars 2008.

²⁷ M^e Donat Pharand, *Témoignages*, 6 mai 2008.

²⁸ Michael Turner, ex sous-commissaire de la Garde côtière canadienne, *Témoignages*, 28 février 2008.

l'Arctique ». Bien qu'importantes, a-t-il dit, les activités de l'armée et de la Garde côtière et la surveillance satellite ne constituent pas en soi une stratégie efficace²⁹. Parallèlement, John Merritt, conseiller supérieur de l'Inuit Tapiriit Kanatami (ITK) souligne que la souveraineté canadienne dans l'Arctique n'est pas fonction de ses seules approches et activités militaires et diplomatiques, mais également de l'efficacité de ses politiques sociales³⁰.

Dans les faits, le Canada est lié par ses lois, qui protègent les besoins et les intérêts des Inuits. Ce rapport provisoire a été rédigé avant que le Comité n'entreprenne un voyage d'étude et des audiences publiques au Nunavut en juin 2008 afin d'entendre de vive voix les points de vue et les préoccupations des Inuits³¹. Nous ferons part plus en détail de nos conclusions dans un rapport final.

1. Les terres

Il y a plusieurs contestations réelles et potentielles de la souveraineté et de la juridiction du Canada dans l'Arctique.

Pour ce qui est des terres, le Canada et le Danemark revendiquent tous deux l'île Hans – îlot rocheux inhabité, situé dans le passage Kennedy du détroit de Nares qui sépare l'île d'Ellesmere du nord du Groenland. Le différend, que les témoins qualifient de relativement mineur, a reçu beaucoup de publicité au Canada quand l'ex- ministre de la Défense Bill Graham s'y est rendu en 2005 pour y réaffirmer notre souveraineté. Cette action répondait à celle du Danemark, qui avait envoyé des navires de guerre en 2002 et 2003. M. Rob Huebert signale un détail intéressant : pour mener leur navire de guerre *Vaedderen* jusqu'à l'île Hans en 2002 et contester la souveraineté canadienne, les Danois utilisaient l'imagerie satellite canadienne, qu'ils nous avaient achetée.

Sauf le différend sur l'île Hans, il n'y a pas de contestation à la propriété et à la souveraineté canadiennes des îles de l'Arctique.

²⁹ Paul Kaludjak, président du Nunavut Tunngavik Incorporated, *Témoignages*, 15 avril 2008. La mission du NTI est de favoriser le bien-être économique, social et culturel des Inuits par la mise en œuvre de l'Accord. Le NTI, qui représente les Inuits depuis l'Accord territorial de 1993, a intenté contre le gouvernement fédéral en 2008 pour le forcer à assumer ses responsabilités en vertu de l'Accord.

³⁰ John Merritt, conseiller principal à la politique, Inuit Tapiriit Kanatami, *Témoignages*, 15 avril 2008. L'ITK est la voix nationale des Inuits du Canada et représente ceux qui vivent au Nunatsiavut (Labrador), au Nunavik (Nouveau Québec), au Nunavut et dans la région d'Inuvialuit dans les Territoires du Nord-Ouest.

³¹ En préparation pour les audiences du Comité au Nunavut, Michelle Wheatley (directrice régionale aux sciences, Bureau du directeur des sciences) et K. Burt Hunt (directeur régional, Gestion des pêches et de l'aquaculture) de la région centrale et arctique du MPO nous ont donné, le 1^{er} mai 2008, un aperçu du rôle et des activités du ministère dans la région.

2. Le plateau continental

En mer, la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer (UNCLOS), souvent qualifiée de « Constitution des océans », et ratifiée par le Canada en 2003, établit une classification juridique de l'espace océanique et fixe les limites des zones maritimes (la mer territoriale de 12 milles, la Zone économique exclusive de 200 milles et le rebord externe de la marge continentale).

Sur le plateau continental, les États côtiers n'ont pas la pleine « souveraineté » au sens fort du terme. L'article 77 de la Convention stipule que les États côtiers exercent des « droits souverains » sur le plateau continental en matière d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles qui s'y trouvent : à la fois les ressources vivantes (espèces sédentaires) et les ressources abiotiques situées sur le fond ou sous l'océan (p. ex., pétrole et gaz).

Personne ne dispute ces droits souverains, mais le Canada, comme les autres États côtiers, a des « problèmes de délimitation » des frontières avec ses voisins³².

Dans la mer de Lincoln, le Canada et le Danemark s'entendent pour utiliser la méthode de l'équidistance, mais diffèrent d'avis sur la position exacte de certaines lignes de base. Deux territoires relativement petits sont contestés, mesurant chacun un peu plus de 30 milles marins carrés³³.

Dans la mer de Beaufort, il existe un vieux contentieux avec les États-Unis sur la frontière maritime entre le Yukon et l'Alaska. Le Canada demande que la frontière prolonge la frontière terrestre, le long du 141^e méridien. Les États-Unis soutiennent que la frontière devrait suivre un tracé équidistant de la côte des deux pays. L'Accord final d'Inuvialuit de 1984, protégé par la Constitution, est basé sur la vision canadienne de la frontière maritime, ce qui complique les choses selon un témoin. Le différend canado-américain pourrait s'envenimer si on découvre du pétrole dans la zone contestée.

Le cours record du pétrole a ravivé l'intérêt de l'industrie pour la mer de Beaufort. Le Comité s'est fait dire que du côté canadien de la frontière, Imperial Oil Ltd. et Exxon Mobil Canada ont acquis une licence fédérale d'exploration en 2007. En vertu des conditions de la licence (sur 205 000 hectares du fond marin à quelque 100 km au nord du delta du Mackenzie dans les Territoires du Nord-Ouest), les deux compagnies ont convenu de

³² M^e Donat Pharand, Mémoire présenté au Comité, 6 mai 2008.

³³ *Ibid.*

dépenser 585 millions de dollars en exploration d'ici 5 ans. Aux États-Unis, Shell s'est fait accorder des concessions au nord de l'Alaska en 2005³⁴.

3. Bordure externe du plateau

Le Canada est en train de confirmer sa juridiction dans la région en établissant la bordure externe du plateau continental canadien. La carte du fond marin démontrera, du point de vue scientifique en tout cas, l'étendue totale du territoire sur lequel le Canada exerce sa souveraineté en matière d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles du fond et du sous-sol au-delà de sa zone économique exclusive (ZEE) de 200 milles.

Un État côtier peut revendiquer la juridiction sur le fond marin au-delà de sa ZEE s'il peut prouver que ce fond est un prolongement physique de son plateau continental (voir carte 2). L'UNCLOS donne la formule pour établir la bordure externe à partir des caractéristiques géologiques du fond (article 76)³⁵ et établit la procédure permettant à l'État côtier de faire accepter par la communauté internationale la limite étendue de son plateau continental. L'État côtier dispose de 10 ans à partir de la date de sa ratification de la Convention pour soumettre les détails de la limite qu'il propose à la Commission des limites du plateau continental (CLCS), appuyée par des preuves scientifiques et techniques.

La ratification par le Canada de l'UNCLOS est entrée en vigueur le 7 décembre 2003; par conséquent, notre échéance est le 7 décembre 2013. Le Comité a appris que le gouvernement fédéral a accordé 70 millions de dollars à la cartographie du plateau continental du Canada dans l'Atlantique et dans l'océan Arctique en 2004, et prévu un supplément de 20 millions à cette fin, sur deux ans, dans le budget du 26 février 2008. Les fonctionnaires du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI) qui ont comparu devant nous en février 2008 sont convaincus que le travail serait terminé pour l'échéance de 2013. Le 14 mai 2008, une rallonge de 20 millions de dollars sur quatre ans a été annoncée pour la cartographie du fond marin et les travaux connexes³⁶.

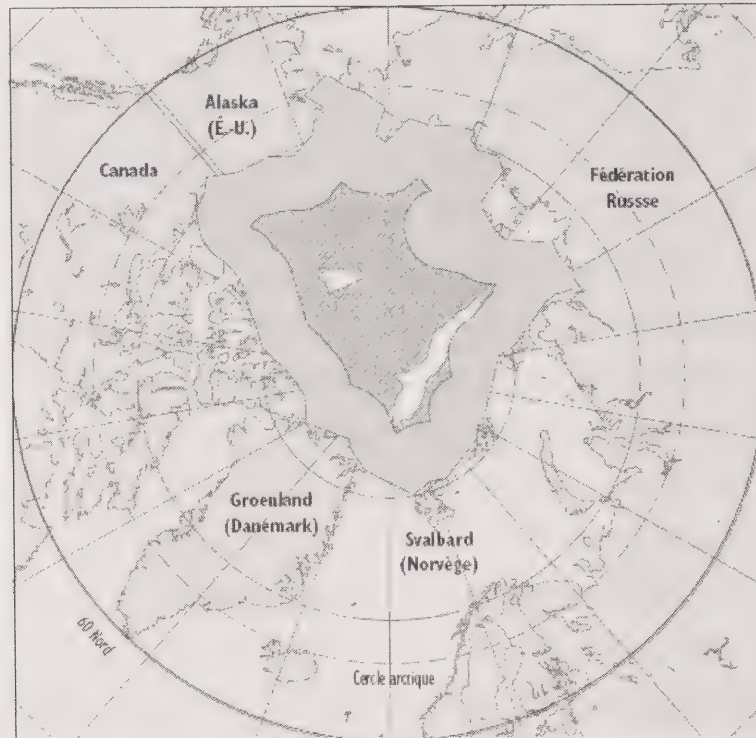
³⁴ La compagnie avait prévu un programme de forage exploratoire pluriannuel. Cependant, les opérations sont en attente du résultat d'un appel déposé par des organismes environnementaux et la Commission baleinière esquimaude de l'Alaska.

³⁵ L'article 76 prévoit deux façons pour mesurer la longueur maximale du plateau continental étendu : 350 milles à partir de la ligne de base ou 100 milles au-delà de l'isobathe de 2 500 mètres (c'est-à-dire la ligne où la profondeur de l'océan atteint 2 500 mètres). Voir MAECI, article 76, http://geo.international.gc.ca/cip-pic/geo/article_76-fr.aspx?lang_update=1.

³⁶ Ressources naturelles Canada, « Le gouvernement du Canada prend des mesures importantes à l'appui de la Stratégie pour le Nord », Communiqué, 14 mai 2008.

Le rôle de la Commission, composée de 21 experts des États parties à la Convention, est de signaler aux pays les demandes exagérées et les chevauchements, et de légitimer les revendications raisonnables. Dans l'examen des demandes, la Commission ne prend de décision ni provisoire ni finale; elle se borne à dire que la demande d'un pays semble raisonnable d'un point de vue scientifique. Si les revendications nationales se chevauchent, c'est aux pays eux-mêmes de négocier un accord mutuellement acceptable, ou présenter leur différend devant un arbitre³⁷,

Carte 2 – Limites de juridiction des États côtiers de l'Arctique



- * La zone plus pâle au centre représente les ZEE combinées du Canada, du Danemark, de la Norvège, de la Russie et des É.-U. dans le centre de l'océan Arctique (par souci de clarté, les ZEE des mers adjacentes ne sont pas illustrées). La zone plus foncée est la haute mer au-delà des ZEE des États côtiers. Les zones blanches de forme irrégulière sont celles où une analyse provisoire indique que l'article 76 de l'UNCLOS ne s'applique pas.

Source : Ron Macnab, Olav Loken et Arvind Anand, Le droit de la mer et la recherche scientifique marine dans l'océan Arctique, *Méridien*, Commission canadienne des affaires polaires, automne-hiver 2007 (<http://www.polarcom.gc.ca/media.php?mid=3279>).

³⁷ Alan H. Kessel, juriconsulte, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, *Témoignages*, 12 février 2008.

Alan Kessel, juriconsulte au MAECI³⁸, nous a dit que le Canada collabore avec d'autres pays à la cartographie pour des raisons économiques et scientifiques, mais aussi pour éviter les chevauchements de revendications territoriales et réduire le besoin d'un arbitrage futur. Il a également dit que l'article 76 a été dépeint injustement dans les médias comme une foire d'empoigne pour les ressources naturelles.

...il ne s'agit pas d'une course. Par conséquent, il n'y a pas de début ni de fin, si ce n'est que quand on s'inscrit, on a dix ans pour présenter sa demande. Ceux qui ont signé plus tôt ont présenté leur demande plus tôt. Étant donné qu'on ne peut pas obtenir plus que ce à quoi on a droit, il n'est pas vraiment important que ce soit maintenant ou plus tard. ... Je répète que ce n'est pas une course. Nous arriverons tous à la ligne d'arrivée dans des délais différents, mais on ne tirera pas un coup de feu en guise de signal de départ et on n'abaissera pas le drapeau pour marquer l'arrivée³⁹.

Au Canada, le travail scientifique visant à déterminer l'étendue de la plate-forme continentale dans les océans Arctique et Atlantique a débuté en 2005 et fait intervenir trois ministères fédéraux⁴⁰. Comme la cueillette de ces données se pratique en région très éloignée, souvent à l'obscurité et dans des conditions climatiques extrêmes, on a qualifié cet effort de cartographie de « mission lunaire du Canada ». Dans l'Arctique occidental, les scientifiques à bord du navire de la Garde côtière canadienne *Louis S. St-Laurent* ont recueilli des données sismiques et bathymétriques dans la mer de Beaufort. Quant aux revendications nationales sur le fond marin, le risque de chevauchement fait intervenir le Canada, les États-Unis et la Russie⁴¹.

Dans l'Arctique oriental, malgré le différend au sujet de l'île Hans, le Canada et le Danemark collaborent étroitement à la cartographie de la plate-forme au nord de l'île d'Ellesmere et du Groenland pour établir si la crête de Lomonosov, qui relie l'île d'Ellesmere à la Sibérie en passant près du pôle Nord, constitue une extension géologique de la Sibérie⁴². Si c'était le cas, la délimitation serait un problème à régler à trois, entre le Canada, le Danemark et

³⁸ *Ibid.*

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ Le MAECI a l'initiative de la préparation, de la présentation et de la défense de la revendication du Canada devant la Commission de l'UNCLOS. Ressources naturelles Canada (Commission géologique du Canada) est chargé des levées sismiques tandis que le MPO (Service hydrographique du Canada) est chargé de la bathymétrie.

⁴¹ M^e Donat Pharand, Mémoire présenté au Comité, 6 mai 2008.

⁴² Voir MAECI, le programme du Canada : Arctique, http://geo.international.gc.ca/cip-pie/geo/canada_program-fr.aspx?lang_update=1. Un protocole d'entente a été signé en juin 2005 entre les Commissions géologiques du Canada, du Groenland et du Danemark pour un inventaire commun du territoire situé au nord du Groenland (Danemark) et de l'île d'Ellesmere (Canada).

la Russie.⁴³ Selon M. Huebert, la revendication du Canada chevauchera vraisemblablement celle de la Russie, et pourrait même aller outre le pôle, du côté russe, selon les caractères physiques de la crête. Cependant, il a affirmé que l'exploration du Canada s'arrête au pôle Nord.

La Russie, premier pays à avoir fait une demande officielle à la Commission en décembre 2001⁴⁴, considère la crête de Lomonosov comme un prolongement naturel de la masse eurasienne, ce qui lui permet de réclamer de vastes étendues de fond marin, incluant le pôle Nord. La CLCS a répondu à la demande de la Russie en recommandant de recueillir de nouvelles données scientifiques et de lui soumettre une demande révisée d'ici 2009.

Tous nos témoins considèrent que l'expédition au cours de laquelle des Russes ont planté leur drapeau sur le pôle Nord l'an dernier était une opération publicitaire sans pertinence pour la souveraineté et sans signification en droit international. Le pôle Nord se trouve en haute mer, au-delà de toute zone juridictionnelle nationale et ne présente aucun statut légal spécial. Selon M. Huebert, la Russie tente de convaincre le reste du monde de reconnaître la « théorie des secteurs », c'est-à-dire la division de l'Arctique en « pointes de tarte » reliant le pôle Nord par des méridiens aux limites des États riverains de l'océan Arctique⁴⁵. Sur le geste de la Russie au pôle Nord, M. Scott Borgerson du Council on Foreign Relations (des É-U) avait ceci à dire :

Au plan des relations internationales et de la diplomatie, cela n'est rien qu'un coup médiatique; on est dans la symbolique la plus pure. ... Cela dit, c'est un fait que les Russes ont la capacité de naviguer dans l'Arctique. ... En définitive, s'il est vrai que planter un drapeau est un geste purement symbolique, et que l'enjeu territorial relève plutôt du droit international et de la règle de droit, il y a un vieux dicton qui dit que « la raison du plus fort est toujours la meilleure ». Le fait d'avoir des activités et d'être présent dans un endroit n'est pas sans signifier quelque chose⁴⁶.

Le Danemark a invité les ministres des Affaires étrangères du Canada, de la Norvège, de la Russie et des États-Unis à une conférence spéciale devant avoir lieu à Ilulissat, au Groenland, du 27 au 29 mai 2008. Les cinq États ont réaffirmé leur engagement envers la coopération, le droit international établi, y compris la Convention de 1982 sur le droit de la mer.

⁴³ M^e Donat Pharand, mémoire présenté au Comité, 6 mai 2008.

⁴⁴ La Russie a ratifié la Convention sur le droit de la mer en 1997.

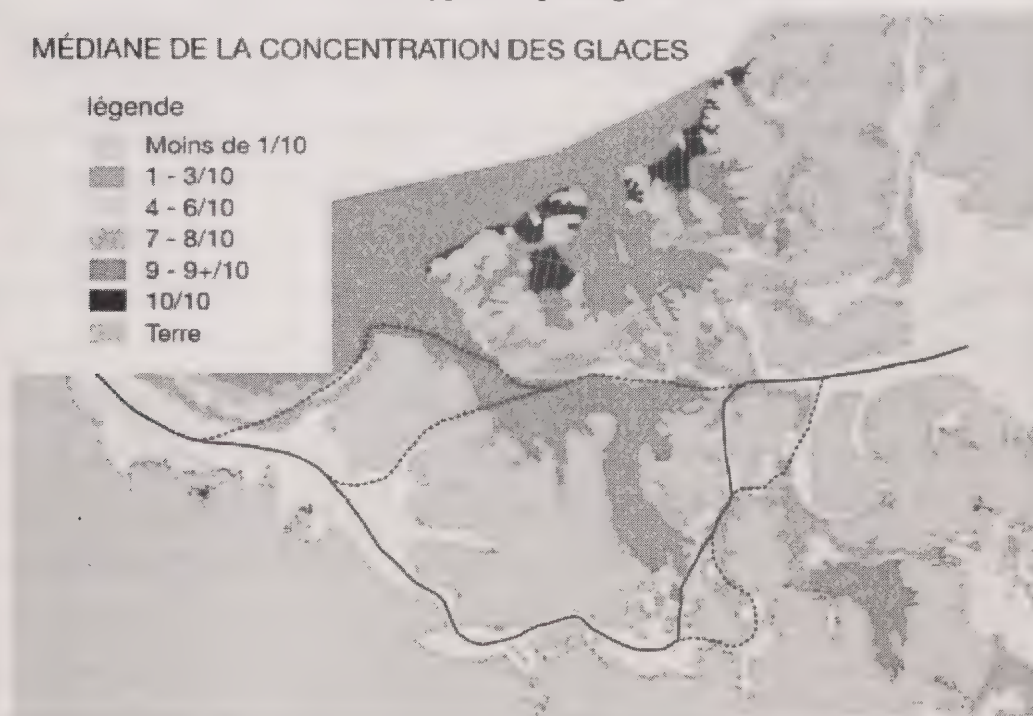
⁴⁵ Le sénateur canadien P. Poirier aurait proposé le premier la théorie sectorielle en 1907.

⁴⁶ Scott G. Borgerson, *Témoignages*, 8 avril 2008.

4. Les eaux : naviguer dans le passage du Nord-Ouest

Si la reconnaissance internationale de la souveraineté exclusive du Canada sur toutes les îles de l'archipel arctique est quasi unanime, il n'en va pas de même pour les eaux qui les baignent. Il existe une contestation relativement grave de la souveraineté canadienne sur la navigation dans le passage du Nord-Ouest : ce raccourci recherché depuis des siècles entre l'Atlantique et le Pacifique se compose de plusieurs routes de navigation possibles à travers les îles de l'archipel arctique canadien (le plus grand archipel du monde) reliant le détroit de Davis à l'est à la mer de Beaufort à l'ouest (carte 3).

Carte 3 – Routes types du passage du Nord-Ouest*



* Principales routes du passage du Nord-Ouest, superposées à la carte de la concentration médiane des glaces au 3 septembre (1971-2000). La couleur sert à identifier les concentrations de la glace, en dixièmes.

Source : Ressources naturelles Canada, *Vivre avec les changements climatiques au Canada*, « Étude de cas 2 : L'avenir du passage du Nord-Ouest », 2007, p. 83 (http://www.adaptation.nrcan.gc.ca/assess/2007/index_f.php).

Le Canada considère que le passage du Nord-Ouest fait partie de ses eaux intérieures, où il jouit d'une souveraineté entière, y compris du droit d'adopter des lois et des règlements pour protéger les intérêts canadiens, notamment ceux de ses habitants et en particulier des Inuits. En réponse à la traversée du passage par le brise-glace américain *Polar Sea* en 1985, sans consentement préalable du Canada, ce dernier a établi des « lignes de base droites », en

vertu du droit coutumier⁴⁷ autour de l'archipel en 1986. Les États-Unis et l'Union européenne ont alors envoyé des notes de protestation contre la revendication des eaux historiques du Canada et la validité des lignes de base.

Les États-Unis, opposants les plus véhéments aux revendications du Canada, considèrent que le passage du Nord-Ouest est un « détroit international », c'est-à-dire un chenal où ses navires ont le « droit de passage en transit » prévu au droit international qui est aussi étendu que la liberté de navigation en haute mer (eaux internationales). Du point de vue des États-Unis, pays qui accorde priorité à sa sécurité et à l'ouverture des détroits chenaux du monde entier à sa Marine depuis la Guerre froide et avant, la revendication du Canada risque de créer un dangereux précédent juridique qui risque d'être repris ailleurs dans le monde (Malacca, Hormuz, Gibraltar et autres détroits stratégiques)⁴⁸.

Le Canada ne s'oppose pas à la navigation internationale dans le passage du Nord-Ouest, et il n'a pas intérêt à l'empêcher non plus. Cependant, si le passage devenait un détroit international, le Canada n'aurait pas le droit d'adopter et d'y appliquer des lois et règlements sur la navigation internationale. À la place, les normes internationales de sécurité et de transport maritime s'appliqueraient⁴⁹.

Ironiquement, la position américaine fait en sorte que les navires étrangers, y compris les navires de guerre, auraient à peu près les mêmes droits de passage qu'en haute mer. Dans un détroit international (comme le passage du Nord-Ouest selon les États-Unis), les sous-marins n'auraient pas à faire surface et à avertir l'État côtier voisin, le Canada, et les avions militaires auraient le droit d'utiliser l'espace aérien. Il n'y aurait guère de restrictions à la navigation, de sorte que le passage pourrait éventuellement servir à des activités illégales : trafic de drogue, immigration illégale, trafic ou même importation d'armes de destruction massive. Par conséquent, les intérêts sécuritaires américains seraient mieux protégés si les États-Unis reconnaissaient la souveraineté et le contrôle du Canada.

⁴⁷ À l'époque, le Canada n'avait pas encore ratifié l'UNCLOS. Les lignes de base droites ont pour but de permettre à un État côtier de mesurer ses eaux territoriales plus simplement qu'en suivant la sinuosité de la côte. Les règles régissant les lignes de base droites ont été formulées pour la première fois par la Cour internationale de justice dans *l'Affaire des pêcheries* de 1951. Des règles analogues ont été incorporées à la Convention de 1958 sur la mer territoriale, et ont ensuite été conservées dans la Convention de 1982 sur le droit de la mer (article 5). Donat Pharand, Mémoire présenté au Comité, 6 mai 2008.

⁴⁸ Scott G. Borgerson, *Témoignages*, 8 avril 2008.

⁴⁹ Comme celles établies par l'Organisation maritime internationale (OMI), que les États battant pavillon sont tenus d'appliquer.

En 1969, le superpétrolier américain *Manhattan* a parcouru le passage du Nord-Ouest sans demander la permission d'Ottawa⁵⁰. Répondant à ce qu'il voyait comme une contestation de sa souveraineté, le Canada a adopté en 1970 la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (LPPEA), dénoncée par les États-Unis à l'époque, pour protéger l'environnement marin et préserver le mode de vie traditionnel des Inuits.

La LPPEA s'applique à la navigation jusqu'à une distance de 100 milles nautiques de la côte canadienne la plus proche, au nord du 60° parallèle. Elle permet par règlement d'interdire le rejet de déchets liquides ou solides dans les eaux arctiques, d'imposer des exigences techniques aux navires et de prescrire des Zones de contrôle de la sécurité de la navigation à l'intérieur desquelles les navires doivent répondre à des normes précises, notamment en matière de construction de la coque et de réservoirs de mazout. À nos réunions, on a dit que cette loi était en avance sur son temps. Le juriconsulte du MAECI a mentionné que nos voisins de l'Arctique avaient manifesté l'intérêt d'adopter une loi semblable.

Cela dit, le Comité a appris que NORDREG, le Système de trafic de l'Arctique canadien, qui s'applique⁵¹ dans les eaux arctiques visées par la LPPEA, est volontaire. Contrairement à la situation sur nos côtes Atlantique et Pacifique, les navires étrangers qui pénètrent dans nos eaux arctiques ne sont pas tenus de rapporter leur présence en vertu de NORDREG.

La LPPEA de 1970 a été légitimée en 1982 : son article 234, sur « l'exception arctique » a été inclus dans l'UNCLOS à l'insistance du Canada. L'article 234 permet aux États côtiers d'appliquer des règlements non discriminatoires et fondés en sciences pour prévenir la pollution marine et exercer un contrôle à l'intérieur de leurs ZEE (en deçà de 200 milles marins) « lorsque des conditions climatiques particulièrement rigoureuses et le fait que ces zones sont recouvertes par les glaces pendant la majeure partie de l'année font obstacle à la navigation ou la rendent exceptionnellement dangereuse, et que la pollution du milieu marin risque de porter gravement atteinte à l'équilibre écologique ou de le perturber de façon irréversible ». La Russie

⁵⁰ L'objectif de ce voyage était de tester la viabilité du transport du pétrole alaskien aux raffineries de la côte Est des États-Unis. La route a été jugée impraticable et trop coûteuse à l'époque. À la place, l'industrie pétrolière a choisi le pipeline de l'Alaska. Le Canada a envoyé un brise-glace pour accompagner le *Manhattan* et a pu obtenir la présence d'un représentant du gouvernement fédéral à bord.

⁵¹ NORDREG couvre aussi les eaux des baies d'Hudson, d'Ungava et James au sud du 60° parallèle. Il exclut les baies MacKenzie et Kugmallit, au sud du 70° parallèle et à l'est du 139° méridien ouest.

applique ses règlements sur la navigation le long de la route maritime nordique, en se fondant sur l'article 234⁵².

Tant que les conditions de glace dangereuses pour la navigation internationale demeuraient, les intérêts du Canada étaient protégés. Le MAECI a eu pour approche de faire accepter graduellement la position canadienne à l'étranger⁵³. À ce jour, les pays étrangers n'ont eu aucun motif pour contester la position du Canada sur le passage du Nord-Ouest. Jusqu'à maintenant, le Canada pouvait se permettre d'être en désaccord avec les États-Unis sur son statut légal⁵⁴. Comme on l'a vu plus haut, les conditions de glace dans l'Arctique sont en train de changer rapidement.

a. Négociation d'un modèle canado-américain en février 2008

Trois témoins qui ont comparu devant nous (MM. Michael Byers, Rob Huebert et Scott Borgerson) ont participé à une ronde « négociation d'un modèle concernant les eaux du Nord » de deux jours, qui a eu lieu au siège social de la Commission mixte internationale à Ottawa en février 2008. Présentée comme « un exercice extraordinaire de diplomatie simulée »⁵⁵, cette négociation modèle se faisait entre deux équipes d'experts de haut niveau des relations internationales et de la politique polaire : une équipe représentant les États-Unis et une autre le Canada. L'objectif était de discuter des enjeux, d'identifier les solutions possibles et de formuler des recommandations communes concernant la navigation dans les eaux du Nord⁵⁶. Neuf recommandations ont été transmises par la suite au gouvernement des États-Unis et du Canada (voir l'Annexe 2).

⁵² Les États-Unis ont adopté leur propre version de notre LPPEA, la *Oil Pollution Act* de 1990, à la suite de l'accident de l'*Exxon Valdez*. On a dit au Comité que cette *Loi* est appliquée dans les eaux internationales de façon protectionniste : selon la *Jones Act*, les biens transportés entre deux ports américains, comme le pétrole qui va du sud de l'Alaska à la Californie, doivent voyager dans des navires construits aux États-Unis selon des règlements américains. M. Rob Huebert, *Témoignages*, 13 mars 2008.

⁵³ Michael Byers, *Témoignages*, 6 mars 2008.

⁵⁴ Ainsi, en 1988, alors qu'il y avait un englacement considérable, le différend avec les États-Unis a été un peu mis de côté par la signature d'un Traité de coopération arctique dans lequel le Canada et les États-Unis s'engagent « à faciliter les déplacements de leurs brise-glaces dans leurs eaux respectives de l'Arctique et à élaborer des mesures de coopération à cette fin ». Les États-Unis ont demandé au Canada de consentir au passage de brise-glaces américains dans les eaux que le Canada revendique comme intérieures. Cependant, cet accord s'applique seulement aux brise-glaces de la Garde côtière américaine et affirme que la position légale de chaque pays vis-à-vis l'Arctique demeure intacte.

⁵⁵ Randy Boswell, « Simulated Talks Show Possible Solution for Arctic Dispute », *The National Post*, 19 février 2008, <http://www.nationalpost.com/news/story.html?id=319703>.

⁵⁶ Michael Byers, « A Thaw in Relations », *The Ottawa Citizen*, 6 mars 2008, p. A13.

Ce qui a émergé de cette simulation, ce sont des projets sur la façon de protéger les intérêts et les valeurs du Canada dans l'Arctique, tout en évitant le problème de la navigation dans les détroits internationaux. Même si le *différend juridique sous-jacent* sur le statut du passage du Nord-Ouest demeure, les témoins ont affirmé que la négociation avait laissé entrevoir des possibilités de coopération entre les deux pays si la question du contrôle de la navigation internationale était mise de côté.

Ainsi, la première recommandation propose que les États-Unis et le Canada « collaborent à l'élaboration de règles et de normes parallèles, ainsi que de mécanismes d'application coopératifs en ce qui concerne les zones de notification et d'interdiction dans les eaux du Nord de l'Alaska et du Canada ». Au Nord de l'Alaska, les États-Unis adopteraient un système de navigation maritime obligatoire pour protéger les approches occidentales du passage du Nord-Ouest, et le Canada serait avisé de l'arrivée de navires étrangers vers le Canada⁵⁷. Avec leur propre système de notification obligatoire, les États-Unis ne pourraient pas faire objection au Canada s'il rendait obligatoire son Système de trafic de l'Arctique, NORDREG⁵⁸.

Une des principales recommandations de la négociation modèle est la création d'une Commission de navigation canado-américaine de l'Arctique pour se pencher sur les intérêts communs « de navigation, de protection environnementale, de sécurité, de sûreté et de développement économique durable ». Une telle Commission s'inspirerait de la Commission mixte internationale et serait un organe de recommandation⁵⁹.

M. Scott Borgerson du Council on Foreign Relations (des É-U) s'est dit tout à fait d'accord avec l'idée d'une telle Commission bilatérale. Il a souligné en témoignage que les valeurs et les intérêts canadiens et américains sont les mêmes, que les deux pays ont une longue histoire de collaboration (l'OTAN, NORAD, le Conseil de l'Arctique) et que la bonne gestion de la navigation internationale dans l'Arctique est dans le meilleur intérêt des deux parties. M. Borgerson propose que le Canada et les États-Unis lancent donc des discussions sur leur collaboration possible pour l'établissement de routes et d'infrastructures de navigation et pour une police commune dans les eaux du Nord. Il a notamment suggéré que le Canada dépose sur la table sa position complète sur l'Arctique pour en arriver à un grand compromis avec les États-

⁵⁷ Les États-Unis n'exigent pas, à l'heure actuelle, que les navires qui passent au nord de l'Alaska avisent le gouvernement américain.

⁵⁸ Michael Byers (2008), p. A13.

⁵⁹ La Commission mixte internationale a juridiction sur les eaux des Grands Lacs et du Saint-Laurent, et sur les autres étendues d'eau qui chevauchent la frontière canado-américaine.

Unis, y compris en ce qui a trait à la frontière contestée dans la mer de Beaufort. Il devrait également y avoir une position commune du Canada et des États-Unis devant l'Organisation maritime internationale (OMI) pour un code polaire obligatoire sur la navigation internationale.

b. Autres considérations

Certes, il devrait y avoir une coopération étroite avec les États-Unis, mais M^e Donat Pharand, autorité juridique sur les eaux arctiques du Canada et spécialiste du passage du Nord-Ouest, trouve l'idée d'une Commission canado-américaine sur la navigation dans l'Arctique, analogue à la Commission mixte internationale (qui s'applique à notre frontière sud) quelque peu « dangereuse », étant donné la situation particulière des eaux canadiennes de l'Arctique :

Nous ne partageons pas la souveraineté sur le passage du Nord-Ouest avec personne. Je ne pense pas que nous le voulons. Je crois que nous devons maintenir notre indépendance, si je puis dire, et notre souveraineté absolue sur ces eaux, tout en travaillant le plus étroitement possible avec les États-Unis⁶⁰.

M^e Pharand a plutôt proposé que le Canada négocie un Accord de transit avec les États-Unis. En vertu de cet accord, les États-Unis reconnaîtraient la souveraineté du Canada sur les eaux de l'archipel, y compris celles du passage du Nord-Ouest; en retour, « le Canada accorderait un droit de passage aux brise-glaces et navires de commerce américains, à certaines conditions visant à assurer la protection du milieu marin et de l'écosystème arctique »⁶¹.

Le Canada revendique la souveraineté, c'est-à-dire la juridiction complète, sur les eaux arctiques, en se fondant sur le titre historique, ainsi que sur les lignes de base droites établies autour de l'archipel Arctique. Du point de vue de M^e Pharand, le Canada n'a pas un dossier très étoffé pour ce qui est du titre historique, et le fardeau de la preuve est également très lourd⁶². Par ailleurs, les lignes de base droites répondent pleinement à tous les critères juridiques de validité internationale⁶³.

⁶⁰ M^e Donat Pharand, *Témoignages*, 6 mai 2008.

⁶¹ M^e Donat Pharand, *Mémoire présenté au Comité*, 6 mai 2008.

⁶² Les conditions pour l'acquisition d'un titre historique, établissant une souveraineté maritime, sont semblables à celles relatives à la souveraineté territoriale : l'exercice exclusif des compétences d'un État, un usage prolongé et l'assentiment des autres États, particulièrement ceux dont les intérêts sont principalement touchés. Selon M^e Pharand, ni les explorateurs britanniques ni les Canadiens n'ont déjà pris possession d'une étendue quelconque des eaux arctiques, surtout pas celles du passage du Nord-Ouest.

⁶³ M^e Donat Pharand, *Témoignages*, 6 mai 2008; *Mémoire présenté au Comité*, 6 mai 2008. Voir également : Donat Pharand, « The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit, » *Ocean Development and International Law*, vol. 38, n^o 182, janvier 2007, p. 23-69.

En plus de posséder les conditions géographiques requises pour l'utilisation des lignes de base droites, le Canada, nous a-t-on dit, peut invoquer, comme la Norvège l'a fait dans *l'Affaire des pêcheries* de 1951, qui l'opposait à la Grande-Bretagne, « certains intérêts économiques propres à une région lorsque leur réalité et leur importance se trouvent clairement attestées par un long usage ». La Cour internationale de justice avait alors permis à la Norvège d'invoquer les droits de pêche traditionnels réservés à sa population locale dans certaines grandes baies pour les « fermer » par des lignes de base droites. Le Canada, selon M^e Pharand, peut également invoquer les besoins vitaux et les intérêts économiques de sa population inuite. Les droits et la pratique historique des Inuits de pêcher, chasser et trapper dans les eaux et sur les glaces de l'Arctique, depuis des temps immémoriaux, peuvent étayer la revendication du Canada d'en faire des eaux intérieures⁶⁴.

Dans son témoignage devant nous, M. Paul Kaludjak, président du Nunavut Tunngavik Incorporated (NTI), affirme que le Canada a tracé des lignes de base droites autour de l'archipel Arctique en 1985 et déclaré que toutes les eaux qui se trouvaient à l'intérieur de ces lignes étaient des eaux intérieures canadiennes.

Le ministère de la Justice a invoqué, entre autres choses, l'occupation inuite pour étayer cette position, laquelle est confirmée par l'article 15 de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, qui précise que. « La souveraineté du Canada sur les eaux de l'archipel arctique est renforcée par l'utilisation, l'exploitation et l'occupation des Inuits. » De façon plus générale, les droits et les avantages dont bénéficient les Inuits aux termes de l'accord du Nunavut sont, et je cite le texte de l'accord : « [...] en reconnaissance de la contribution des Inuits à l'histoire, à l'identité et à la souveraineté du Canada dans l'Arctique. »⁶⁵

Selon le président du NTI, le gouvernement du Canada a donc besoin de réaliser pleinement les articles de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut et d'en respecter l'esprit et l'intention. John Merritt, conseiller principal à la politique de l'Inuit Tapiriit Kanatami, affirme pour sa part que si le Canada veut invoquer l'argument de l'utilisation et de l'occupation des zones marines par les Inuits, la communauté internationale s'attendra à ce que le Canada ait respecté dans l'honneur ses engagements envers les Inuits⁶⁶.

Quant à la position américaine sur le statut légal du passage du Nord-Ouest, M^e Pharand nous a dit que la Convention de 1982 sur le droit de la mer ne définit pas clairement le « détroit international » : cette définition est affaire de droit international coutumier. À cet

⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁵ Paul Kaludjak, *Témoignages*, 15 avril 2008.

⁶⁶ John Merritt, *Témoignages*, 15 avril 2008.

égard, la Cour internationale aurait appliqué deux critères dans *l’Affaire du détroit de Corfou* en 1949 : le premier requiert un chevauchement d’eaux territoriales de 12 milles, ce qui était le cas dans le détroit de Barrow du passage du Nord-Ouest avant que le Canada ne trace de lignes de base en 1985; le deuxième, c’est que le détroit ait servi par le passé de « route utile au trafic maritime international »⁶⁷.

Le Comité s’inquiète des propos de M^e Pharand : si la navigation étrangère emprunte le passage du Nord-Ouest sans que le Canada ne prenne de mesures préventives suffisantes, le passage pourrait à un moment donné devenir « international » et soumis au droit du passage en transit. Cette voie d’eau, a-t-il dit, n’a pas de passé comme route de navigation maritime internationale, mais à cause de son éloignement et de la difficulté d’y naviguer, il suffirait d’un peu de navigation étrangère pour que le passage du Nord-Ouest devienne un détroit international. La position des États-Unis est de toute évidence basée sur un critère d’usage potentiel plutôt que d’usage réel⁶⁸.

LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE : DÉFIS FUTURS

A. Principaux dossiers

Le Canada considère que le passage du Nord-Ouest fait partie intégrante de ses eaux intérieures où il peut exercer sa pleine souveraineté. Il estime que cette voie d’eau nationale ne peut être utilisée par des étrangers sans le consentement du Canada. La position du Canada n’est peut-être pas acceptée par tous les pays, mais aucun pays n’a encore poursuivi le Canada à ce sujet. À ce jour, la présence de glaces dangereuses pour la navigation internationale a protégé les intérêts canadiens et inuits. Mais avec le réchauffement du climat arctique et le recul des glaces, nos témoins nous ont fait clairement comprendre que le statu quo ne saurait constituer une politique viable à long terme pour le Canada.

De l’avis de M. Rob Huebert, les États-Unis pourraient être plus enclins à appuyer et à reconnaître la revendication du Canada si notre pays disposait des outils pour appliquer ses lois et ses règlements. M. Michael Byers a dit que le Canada pourrait offrir ses services de brise-glaces aux navires étrangers comme façon d’amener les autres pays à reconnaître sa souveraineté

⁶⁷ Les diverses routes du passage du Nord-Ouest n’ont vu qu’un total de 69 passages complets de bateaux étrangers entre 1903 et la fin de 2007. M^e Donat Pharand, Mémoire présenté au Comité, 6 mai 2008.

⁶⁸ M^e Donat Pharand, Mémoire présenté au Comité, 6 mai 2008.

et sa juridiction. Il a également affirmé que les États-Unis ne reconnaîtront pas la revendication canadienne sur le passage du Nord-Ouest pour une raison bien simple :

Ils ne sont pas convaincus que nous sommes prêts à assumer nos responsabilités et à véritablement exercer le pouvoir requis pour protéger leurs intérêts. Pour eux, ce qui pourrait arriver de pire, ce serait qu'ils reconnaissent la souveraineté du Canada puis que nous ne prenions aucune mesure. S'ils reconnaissent notre souveraineté sur le passage du Nord-Ouest et que nous restons les bras croisés ou que nous n'agissons pas suffisamment, ils auront perdu⁶⁹.

M^e Donat Pharand abonde dans le même sens : « J'ai l'impression que les États-Unis n'accepteront jamais de reconnaître notre contrôle absolu sur ces eaux à moins de savoir que nous avons la capacité d'exercer ce contrôle, que nous n'avons pas à l'heure actuelle »⁷⁰.

Les défis auxquels le Canada est confronté pour assurer sa souveraineté dans le passage du Nord-Ouest et exercer le contrôle au-delà des eaux de l'archipel Arctique sont liés à la Garde côtière canadienne de diverses façons.

1. Renouvellement de la flotte vieillissante de brise-glaces du Canada

La flotte de brise-glaces du Canada ne sera pas suffisante au moment de l'augmentation du trafic maritime. Paradoxalement, plus la glace de mer reculera et plus le trafic maritime augmentera, plus il faudra de brise-glaces. De la glace d'un an continuera de se former en hiver et, lorsque la calotte polaire se rompra, ce qui reste de la glace pluriannuelle dans l'océan Arctique continuera de dériver vers les chenaux occidentaux de l'archipel canadien de l'Arctique⁷¹.

Chaque année, des brise-glaces de la Garde côtière sont déployés dans l'Arctique en juin et sont redéployés dans le sud au début de novembre, faute d'être opérationnels dans l'Arctique en hiver. M. Louis Fortier, directeur scientifique d'ArcticNet, a souligné que, même s'ils sont maintenus dans un excellent état, les bâtiments ont été conçus à l'origine pour évoluer dans la Voie maritime du Saint-Laurent, et non dans l'Arctique. Selon Michael Turner, ex-commissaire adjoint de la GCC, les bâtiments canadiens sont moins puissants que les trois brise-glaces de la Garde côtière américaine. M. Scott Borgerson du Council on Foreign Relations (des É-U), a affirmé que les États-Unis sont mal équipés pour assurer une présence importante

⁶⁹ Michael Byers, *Témoignages*, 6 mars 2008.

⁷⁰ M^e Donat Pharand, *Témoignages*, 6 mai 2008.

⁷¹ Louis Fortier, *Témoignages*, 13 mai 2008.

dans l'Arctique à cause du vieillissement de leurs brise-glaces⁷². Lors des réunions, il a été mentionné que d'autres pays posséderaient au moins un brise-glace de recherche lourd, dont l'Allemagne, la Suède, la Chine et, bientôt, la Corée du Sud.

Avec sa flotte de brise-glaces lourds à propulsion tant nucléaire que classique, la Russie est de loin la nation la mieux équipée en brise-glaces dans le monde. Ainsi, le *NS Yamal*, lancé en octobre 1992, est 10 fois plus gros que le brise-glace de recherche canadien *NGCC Amundsen*. Le Comité a appris que la Russie a été en mesure de maintenir la route maritime du Nord (le long de la côte sibérienne) ouverte à la navigation intérieure depuis l'ère soviétique et que ce sont les brise-glaces de la Russie qui permettent à celle-ci de revendiquer une grande partie de l'océan Arctique⁷³.

La capacité actuelle de navigation dans l'Arctique canadien de la Garde côtière est limitée. Le Canada aura donc besoin de brise-glaces lourds capables de naviguer toute l'année dans l'Archipel et sur le prolongement du plateau continental.

En février 2007, la vérificatrice générale du Canada a indiqué que la durée de vie utile des brise-glaces est évaluée à 30 ans et que, comme prévu, les brise-glaces canadiens auront servi entre 40 et 48 ans quand ils seront tôt ou tard remplacés⁷⁴. Le budget de février 2008 a annoncé 720 millions de dollars pour remplacer le *NGCC Louis S. St-Laurent*, porte-étendard de notre flotte depuis 40 ans, par un nouveau brise-glace plus puissant. Les participants de notre étude ont salué l'annonce tout en se demandant s'il y aura suffisamment de cohérence politique pour mener le projet à terme. On nous a souvent rappelé que si le *Polar 8* avait été construit, il serait tout à fait à la hauteur aujourd'hui⁷⁵. On nous a aussi avisé que le nouveau brise-glace aura une capacité opérationnelle dans l'Arctique pendant neuf mois de l'année.

Construit en 1969, le *Louis S. St-Laurent*, le plus puissant brise-glace de la Garde côtière, devrait être désaffecté en 2017. Michael Turner, ex-commissaire adjoint de la GCC, a

⁷² Il n'est pas étonnant que les parties à la « négociation sur les eaux du Nord » de février 2008 ont convenu de recommander que le Canada et les États-Unis accélèrent l'acquisition de nouveaux brise-glaces (Recommandation 6).

⁷³ Louis Fortier, *Témoignages*, 13 mai 2008. D'une puissance de près de 100 000 chevaux, les brise-glaces nucléaires russes ont une vitesse de croisière de quelque 11 nœuds dans trois mètres de glace.

⁷⁴ Vérificatrice générale du Canada, *Rapport Le Point de février 2007*, Chapitre 4 – La gestion de la flotte et des services à la navigation maritime de la Garde côtière – Pêches et Océans Canada, paragraphe 4.78.

⁷⁵ Après le franchissement du passage du Nord-Ouest par le brise-glace américain *Polar Sea* en 1985, le Canada a annoncé plusieurs mesures pour exercer plus de contrôle sur ses eaux arctiques, dont la construction du *Polar 8*, un brise-glace polaire pouvant naviguer toute l'année. Le projet a toutefois été annulé quatre ans plus tard au nom de la lutte au déficit.

indiqué que le navire doit être absolument remplacé si la présence du Canada dans l'Arctique doit être prise au sérieux.

Des témoins ont souligné que le reste de la flotte est aussi vieillissante et que le Canada devrait donc en prévoir aussi le remplacement (voir le Tableau 1). Le plus récent brise-glace canadien, le *NGCC Henry Larsen*, est maintenant en service depuis 20 ans. Le *NGCC Terry Fox*, qui a été construit en 1983 et qui est le seul autre brise-glace, outre le *Louis S. St-Laurent*, capable de naviguer dans l'Arctique, approcherait la fin de sa vie utile et devrait être remplacé au cours des 10 à 15 prochaines années. Selon le commissaire Da Pont de la GCC, il faut beaucoup de temps pour remplacer un brise-glace : de huit à 10 ans à partir de la décision de le remplacer. Les brise-glaces sont des bateaux complexes et particuliers.

Tableau 1 – Brise-glaces lourds et moyens de la GCC

Brise-glace	Année de construction
<i>NGCC Louis S. St-Laurent*</i>	1969
<i>NGCC Terry Fox*</i>	1983
<i>NGCC Henry Larsen</i>	1987
<i>NGCC Pierre Radisson</i>	1978
<i>NGCC Des Groseilliers</i>	1982
<i>NGCC Amundsen**</i>	1979

* Brise-glace lourd.

** Affecté à la recherche en été.

Source : MPO, Garde côtière canadienne, La flotte de brise-glaces
(http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Glace_Flotte).

Selon M. Fortier, même si un nouveau brise-glace de classe polaire est attendu depuis longtemps, il nous faut deux brise-glaces de classe polaire pour assurer notre présence permanente dans l'archipel canadien et dans les eaux profondes de l'Arctique. Selon des participants à nos réunions, le Canada a besoin de plus d'un nouveau brise-glace.

En juillet 2007, le gouvernement fédéral a annoncé que six à huit patrouilleurs arctiques armés et renforcés pour la glace seraient construits pour la Marine canadienne (« navires de patrouille extracôtiers de classe polaire 5 »)⁷⁶. Il prévoit dépenser quelque 3,1 milliards de dollars pour la construction de ces navires et plus de 4,3 milliards pour leur exploitation et leur entretien pendant leurs 25 ans de vie. Michael Turner, qui compte de

⁷⁶ Trois nouveaux brise-glaces lourds et armés ont été promis en 2005 dans le cadre de la « politique de défense Le Canada d'abord » des conservateurs.

nombreuses années de service au sein de la Garde côtière, dont plusieurs années à titre de commissaire adjoint et de commissaire par intérim, a informé le Comité que, même renforcés, les navires de patrouille :

- ne pourront naviguer que dans la glace d'un an et n'auront même pas la capacité du plus léger des brise-glaces de la GCC actuellement en service dans l'Arctique;
- ne pourront vraisemblablement naviguer que si les conditions de navigation dans les glaces sont des plus faciles et des plus sûres parce que tout le contingent canadien d'officiers de marine rompus aux opérations est concentré dans la Garde côtière canadienne et quelques sociétés⁷⁷;
- n'auront sans doute aucun rôle à jouer dans l'Arctique en dehors de la saison de navigation et finiront par patrouiller essentiellement les côtes méridionales du Canada comme patrouilleurs extracôtiers pour la majeure partie de l'année;
- seront nécessairement de conception hybride avec une capacité limitée de navigation en eau libre.

Le gouvernement a aussi promis, en août 2007, un centre de formation dans l'Arctique pour les Forces canadiennes, à Resolute Bay (Nunavut) et un montant de 100 millions de dollars pour l'aménagement d'une nouvelle base navale (premier port maritime en eau profonde du Canada dans l'Arctique) à l'emplacement du port existant de Nanisivik (Nunavut). Nanisivik, située à l'extrémité septentrionale de l'île de Baffin, occupe une position stratégique pour le contrôle éventuel du trafic maritime dans le passage du Nord-Ouest.

Le Canada compte sur la flotte de brise-glaces de la Garde côtière comme premier symbole de sa souveraineté dans l'Arctique. Pas étonnant que des témoins ont dit craindre que le gouvernement hésitera à renouveler sa flotte vieillissante de brise-glaces parce qu'il en coûterait cher aux contribuables pour acquérir et exploiter les nouveaux patrouilleurs extracôtiers de la Marine.

Selon des témoins, la Garde côtière, même si elle n'est pas mandatée pour faire respecter la loi⁷⁸, contribue à assurer la sécurité du Canada en aidant les ministères qui ont un rôle direct à jouer. Les navires de la Garde côtière maintiennent une surveillance en matière de

⁷⁷ La Marine canadienne n'a exploité aucun véritable brise-glace conçu pour évoluer dans l'Arctique depuis 1957.

⁷⁸ Contrairement à son homologue américain, la Garde côtière canadienne est un organisme civil et n'est pas mandatée pour faire respecter la loi au titre de la sécurité maritime. La responsabilité d'assurer la souveraineté maritime du Canada appartient à la Marine canadienne (le commandement maritime des Forces canadiennes), alors que la Gendarmerie royale du Canada est chargée de faire respecter la loi dans les eaux territoriales du Canada et que le MPO est chargé de faire respecter les règlements sur les pêches dans les eaux marines.

sécurité et transportent les agents des Douanes, de l'Immigration, de la GRC, des Pêches et de Transports Canada lors de leurs missions d'arraisonnement⁷⁹. Bien des participants à notre étude ont exprimé leur préférence pour l'utilisation de brise-glaces multimissions comme plates-formes à l'appui des divers programmes fédéraux, y compris à l'appui des Forces canadiennes. Ne prônant pas l'usage de la force jusqu'à la confrontation militaire, M^e Donat Pharand a toutefois indiqué que les navires de la Garde côtière devraient être légèrement armés pour pouvoir dissuader au besoin, de façon convaincante, les navires étrangers non autorisés.

Selon Michael Turner, le remplacement du reste de la flotte vieillissante du Canada par un nombre suffisant de brise-glaces multimissions de classe arctique exploités par la Garde côtière, serait une façon rentable de répondre aux besoins de surveillance du territoire et de maintien de la souveraineté du Canada dans l'Arctique. La Défense nationale pourrait par exemple constituer un détachement embarqué à certains moments. Les bâtiments pourraient être armés, mais l'armement relèverait de la Défense nationale. D'autres pays disposeraient de moyens efficaces pour conjuguer les deux responsabilités⁸⁰.

M. Turner a fait remarquer qu'ailleurs au Canada, la Garde côtière semblait revenir à son rôle de soutien multimission pangouvernemental, prévu dans sa mission à l'origine. Ainsi, des fonds ont été approuvés pour que de nouveaux navires puissent servir de plates-formes à la GRC dans le domaine de la sécurité maritime sur les Grands Lacs, et la Garde côtière sera un des organismes de soutien des centres des opérations de la sûreté maritime de la Défense nationale sur les côtes est et ouest. De plus, elle assure déjà très souvent un soutien à la recherche scientifique dans l'Arctique.

Selon M. Louis Fortier, l'industrie, les chercheurs et les collectivités du Nord conviennent tous que les nouveaux brise-glaces doivent être des bâtiments polyvalents. Selon M. Rob Huebert, la Garde côtière doit pouvoir assurer « une action pancanadienne » dans l'Arctique, de sorte que des brise-glaces et des patrouilleurs extracôtiers s'imposent, et pour deux raisons. D'abord, il est à prévoir que l'état des glaces dans l'Arctique canadien variera considérablement, d'année en année, et que, certaines années, l'englacement sera considérable. Ensuite, si la Garde côtière et les Forces canadiennes sont toutes deux engagées dans l'Arctique, les politiques et les questions concernant le Nord auront plus de chance de capter l'attention du cabinet.

⁷⁹ Voir le MPO, Garde côtière canadienne, *Rapport annuel de la Flotte 2006-2007*, 4.1.4 Services de sûreté maritime, http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Emplois_Notre_service.

⁸⁰ Michael Turner, *Témoignages*, 28 février 2008.

Au fond, si nous tenons sérieusement à protéger notre souveraineté dans l'Arctique, surveiller nos régions arctiques, nous devons nous assurer que nos instruments et ceux qui les entretiennent sont financés adéquatement. Nous n'avons déployé aucun effort sérieux à cet égard. ... Les changements sont d'une telle ampleur que même si nous ne voulions pas dépenser la somme requise, l'Arctique finirait par nous trouver et nous obliger à dépenser l'argent après coup⁸¹.

2. NORDREG

Il est à prévoir que le recul des glaces permettra à l'industrie d'accéder plus facilement aux ressources de l'Arctique, ce qui se traduira par un trafic maritime accru. Les risques environnementaux associés au trafic maritime accru comprennent notamment l'introduction d'espèces envahissantes provenant de la vidange des réservoirs de ballasts et des déversements de pétrole. Grâce aux changements climatiques et aux nouvelles technologies, tels les pétroliers à double étrave, du pétrole et du gaz seront sans doute un jour transportés par voie maritime dans la région.

Les déversements de pétrole sont particulièrement préoccupants dans l'Arctique où les écosystèmes dont les Inuits dépendent pour leur subsistance, leur alimentation traditionnelle et leur survie sont extrêmement sensibles et fragiles. Paul Kaludjak, président du Nunavut Tunngavik Incorporated, a témoigné en faveur d'une souveraineté canadienne complète sur l'ensemble du passage du Nord-Ouest de façon que soient imposées des normes et des procédures rigoureuses en matière de transport maritime. Les participants à nos réunions ont souvent cité le naufrage catastrophique de l'*Exxon Valdez* survenu en Alaska en 1989 afin de rappeler ce qui pourrait se produire faute de telles normes.

Transports Canada supervise l'ensemble des mesures de prévention, de préparation et d'intervention en matière de pollution marine⁸². Le Ministère est responsable de l'application de plusieurs lois portant sur la navigation dans l'Arctique⁸³ dont les principales ayant trait à la sûreté maritime sont la *Loi sur la marine marchande du Canada* (qui établit les exigences concernant la construction, le matériel et les opérations des navires dans les eaux

⁸¹ Rob Huebert, *Témoignages*, 13 mars 2008.

⁸² Depuis décembre 2003, les fonctions stratégiques relatives à la prévention et de maîtrise de la pollution, ainsi que les services relatifs aux voies navigables, aux bateaux de plaisance et à la navigation maritime relèvent de Transports Canada.

⁸³ Transports Canada est responsable d'appliquer six grandes lois qui ont un impact sur la navigation dans l'Arctique : *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la protection des eaux navigables*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, la *Loi sur le cabotage* et la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

canadiennes) et la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (ou LPPEA, qui complète la *Loi sur la marine marchande du Canada* pour ce qui concerne les eaux de l'Arctique). La Garde côtière fournit des services pour rendre la navigation sûre, et les propriétaires de bateaux sont tenus d'embaucher des équipages qualifiés et de posséder l'expérience nécessaire pour naviguer en toute sûreté dans les eaux englacées⁸⁴.

Comme il ressort clairement de l'extrait suivant du préambule de la LPPEA, adoptée en 1970, la Loi vise à protéger l'environnement marin et à préserver le mode de vie traditionnel des Inuits :

Attendu : que le Parlement reconnaît que des événements récents se rattachant à l'exploitation des ressources naturelles des zones arctiques, notamment les ressources naturelles de l'Arctique canadien, et au transport de ces ressources à destination des autres marchés du monde sont, en puissance, de la plus haute importance pour le commerce international et pour l'économie du Canada, en particulier;

que le Parlement a, à la fois, conscience et l'intention ferme de s'acquitter de son obligation de veiller à ce que les ressources naturelles de l'Arctique canadien soient mises en valeur et exploitées et à ce que les eaux arctiques contiguës au continent et aux îles de l'Arctique canadien ne soient ouvertes à la navigation que d'une façon qui tienne compte de la responsabilité du Canada quant au bien-être des Inuit et des autres habitants de l'Arctique canadien et quant à la conservation de l'équilibre écologique particulier qui existe actuellement dans les zones que forment les eaux, les glaces et les terres de l'Arctique canadien, [...]

La LPPEA s'applique aux eaux jusqu'à une distance de 100 milles marins du littoral⁸⁵, une zone où, selon Transports Canada, le trafic maritime est le plus dense au nord du 60° parallèle. La LPPEA a été qualifiée devant le Comité de « Loi de tolérance zéro » (il est interdit aux personnes et aux navires de déposer des déchets de toute nature – ou d'en permettre le dépôt – dans les eaux arctiques, à moins d'en avoir l'autorisation expresse). La Loi comporte deux ensembles clés de règlements⁸⁶.

D'abord, il y a le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, qui régit des questions telles que le dépôt de déchets ménagers et industriels, les déclarations des propriétaires ou exploitants d'un navire portant que celui-ci est assuré et la limite de la

⁸⁴ William J. Nash, directeur général, Sûreté maritime, Transports Canada, *Témoignages*, 15 mai 2008.

⁸⁵ L'article 234 de la Convention de 1982 sur le droit de la mer permet aux États côtiers d'adopter et de faire appliquer des règlements non discriminatoires et fondés en sciences afin de prévenir et de maîtriser la pollution du milieu marin par les navires dans les zones recouvertes par les glaces et soumises à des conditions climatiques rigoureuses, dans les limites de la zone économique exclusive de 200 milles.

⁸⁶ William Nash, *Témoignages*, 15 mai 2008.

responsabilité à l'égard de navires assurés. Ensuite, il y a le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires*, qui porte sur des questions telles que les normes de construction des navires dans les 16 différentes zones de contrôle de la sécurité de la navigation (chaque zone comportant une date d'entrée et une date de sortie pour ~~ces~~ divers types et classes de navires), les postes de mazoutage, les certificats spéciaux que l'exploitant ou le propriétaire doit obtenir avant de naviguer dans certaines eaux de l'Arctique, l'utilisation et la qualification des officiers de navigation dans les glaces, l'approvisionnement en mazout et en eau, et les autorisations et normes concernant les dépôts d'affluents des navires⁸⁷.

Dans les zones de contrôle de la sécurité de la navigation, la Garde côtière exploite le Système de trafic de l'Arctique canadien appelé NORDREG depuis 1977. Les objectifs de ce système sont : (1) améliorer la sécurité et la fluidité du trafic; (2) raffermir la souveraineté du Canada dans les eaux de l'Arctique; (3) prévenir la pollution des eaux de l'Arctique en établissant les méthodes de contrôle des navires dans les eaux arctiques⁸⁸.

Tous les navires de plus de 300 tonnes, canadiens et étrangers, qui se trouvent à moins de 100 milles de tout littoral canadien (ou de toute zone où la LPPEA s'applique) sont priés de se rapporter à un des centres de services de communications et de trafic maritimes (SCTM) 24 heures avant d'entrer dans la zone NORDREG. Lorsqu'un capitaine se rapporte aux SCTM, il est interrogé sur sa conformité au *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires*. Les renseignements fournis sont ensuite transmis à Transports Canada afin de déterminer si le navire peut entrer dans la zone. Si un navire utilise le système des régimes de glaces, le capitaine doit se rapporter avant d'entrer dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation et après en être sorti⁸⁹.

Cela dit, NORDREG est un système de déclaration volontaire du trafic maritime, ce qui n'est pas le cas dans les deux autres zones canadiennes de trafic maritime, sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, qui sont toutes les deux à déclaration obligatoire. Dans l'Arctique,

⁸⁷ *Ibid.* Comme le système de zones et de dates tient peu compte de l'état des glaces, Transports Canada a introduit le Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique en 1996 qui tient compte de l'état des glaces et de la capacité d'un navire dans les glaces afin de déterminer les endroits où celui-ci peut naviguer, ce qui permettrait plus de flexibilité.

⁸⁸ MPO, Garde côtière canadienne, Zone de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG), http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/SCTM/Zt_arctique_canadien.

⁸⁹ Dans l'Arctique, la Garde côtière possède deux centres de SCTM, un à Iqaluit (Nunavut) et l'autre à Inuvik (Territoires du Nord-Ouest), qui sont ouverts de mai-juin à octobre-novembre, selon le temps qu'il fait et l'état du trafic, et d'autres centres plus au sud assurent la relève en hiver. La LPPEA exclut la baie d'Hudson et la baie d'Ungava au sud du 60° parallèle Nord, alors que le système NORDREG comprend les deux baies.

les navigateurs sont invités à y participer pleinement pour tirer le maximum d'avantage⁹⁰ des services offerts : information sur l'état des glaces, navigation dans les glaces, assistance d'un brise-glace, et recherche et sauvetage.

Lorsque M^e Donat Pharand a comparu devant le Comité, il a dit : « j'ignore pourquoi le Canada ne rend pas le système NORDREG obligatoire. La seule chose que je peux imaginer, c'est qu'il ne serait pas en position de l'appliquer ». Lorsque les représentants de Transports Canada et de la Garde côtière ont été interrogés concernant le caractère volontaire de NORDREG, ils ont dit que, selon les données historiques, 98 p. 100 de tous les navires signalent leur présence aux autorités canadiennes⁹¹. Ce haut niveau de conformité est attribuable aux services offerts aux navires par la Garde côtière canadienne lorsqu'ils signalent leur position aux autorités canadiennes⁹². Toutefois, lorsqu'interrogés au sujet des 2 autres pour cent des navires qui ne se conforment pas, ils ont dit qu'ils ne savaient rien d'eux (c'est-à-dire de leur signalement). Quand on leur a demandé ce qui était fait au sujet de ces navires, ils ont répondu : « ça devient une question d'application de respect de la loi. Le système est volontaire »⁹³.

Comment le Canada sait-il que des navires étrangers se trouvent dans ses eaux? En vertu de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* du Canada et de son Règlement, les navires étrangers de plus de 100 tonnes fortes sont tenus de fournir des renseignements détaillés aux autorités canadiennes au moins 96 heures avant d'entrer dans les eaux territoriales canadiennes⁹⁴.

Les participants à nos réunions se sont dits en faveur de rendre NORDREG obligatoire pour garantir la sûreté de la navigation et consolider la souveraineté canadienne. Selon les représentants de Transports Canada, tout cela peut se faire par voie réglementaire (sans qu'il soit nécessaire de modifier la loi). La *Loi sur la marine marchande du Canada* permet déjà à Transports Canada de réglementer les services de trafic maritime partout en eaux canadiennes. Des représentants ont indiqué au Comité que le Ministère avait en fait déjà commencé des

⁹⁰ MPO, Garde côtière canadienne, Zone de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG).

⁹¹ Steven Troy, directeur, Systèmes de sécurité et d'intervention environnementales, Garde côtière canadienne, *Témoignages*, 15 mai 2008.

⁹² William Nash, *Témoignages*, 15 mai 2008.

⁹³ Steven Troy, *Témoignages*, 15 mai 2008.

⁹⁴ William Nash, *Témoignages*, 15 mai 2008. Le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* porte sur des questions de sûreté, et non sur la protection des personnes et de l'environnement. En plus de fournir des STCM, Transports Canada et la Défense nationale font de la surveillance aérienne dans l'Arctique et peuvent aussi fournir des images satellitaires.

travaux dans le but de rendre NORDREG obligatoire et que tous les intervenants au Canada sont d'accord pour le rendre obligatoire. Le Comité a aussi appris que des États étrangers, en particulier les États-Unis, pourraient exprimer une certaine opposition ou des réserves si le Canada allait de l'avant⁹⁵.

3. Intervention environnementale

Comme on l'a dit dans la partie précédente, Transports Canada supervise la prévention de la pollution marine et la préparation et les mesures d'urgence dans l'Arctique⁹⁶. C'est cependant la Garde côtière canadienne qui est l'organisme fédéral chargé de répondre aux déversements polluants en mer au nord du 60° parallèle. Elle fournit un agent de surveillance ou envoie sur place un responsable, coordonne entre les ministères les activités visant le navire responsable ou le déversement non identifié, assume la responsabilité du nettoyage et se tient prête à réagir⁹⁷.

À ce jour, la capacité d'intervention de la Garde côtière contre les déversements dans l'Arctique n'a pas encore vraiment été mise à l'épreuve : l'agence est au courant de 28 déversements survenus depuis 6 ans, dont l'ampleur va de quelques litres à mille environ⁹⁸. En matière d'infrastructures, nous avons appris qu'il y a 14 stations d'intervention environnementale dans l'Arctique, dont 10 sont des dépôts communautaires d'équipement (estacades, récupérateurs, etc.). Plus d'équipement serait entreposé dans les 3 grands dépôts de Tuktoyaktuk, Iqaluit et Churchill (situé au sud du 60° parallèle) et nettement plus à la base de Hay River (Territoires du Nord-Ouest)⁹⁹.

En cas de pollution majeure, le nettoyage serait évidemment difficile dans l'Arctique. Comparaisant devant nous, le commissaire Da Pont, grand patron de la Garde côtière, s'est dit personnellement inquiet de notre capacité à répondre à un accident majeur, à cause du peu de navires de la Garde côtière capables de naviguer dans les eaux englacées. Steven Troy, directeur des systèmes de sécurité et d'intervention environnementale à la Garde

⁹⁵ Victor M. Santos-Pedro, directeur, Conception, Équipement et sécurité nautique, Transports Canada, *Témoignages*, 15 mai 2008.

⁹⁶ William Nash, *Témoignages*, 15 mai 2008.

⁹⁷ George Da Pont, *Témoignages*, 5 février 2008.

⁹⁸ Steven Troy, *Témoignages*, 15 mai 2008.

⁹⁹ George Da Pont, *Témoignages*, 5 février 2008.

côtière, note lui aussi que le temps de réaction dépend de la possibilité d'acheminer l'équipement à temps¹⁰⁰.

Pour Louis Fortier, le Canada ne dispose d'à peu près aucune capacité d'intervention rapide et efficace dans les conditions extrêmes de glace : si une catastrophe comme celle de l'*Exxon Valdez* se produisait près de Resolute Bay, à titre d'exemple, on ne pourrait rien faire pour récupérer le pétrole¹⁰¹. Au niveau du financement de la Garde côtière, l'ex- sous-commissaire Michael Turner estime qu'il faudrait porter plus attention à la capacité limitée de réagir à un déversement majeur de pétrole ou de cargaison¹⁰². Il suggère également que la GCC et le MPO, de concert avec Transports Canada et Environnement Canada, évaluent la capacité d'intervention et le niveau de risque actuels.

Duane Smith, président d'ICC Canada, a demandé qu'on forme des Inuits au confinement et à la décontamination des déversements comme un groupe de travail du Conseil de l'Arctique le proposait dans des directives en 1996. Il a rappelé que le déversement du pétrolier *Exxon Valdez* au large de l'Alaska en 1989 avait touché quelque 28 000 km² d'étendue marine.

Le déversement a eu lieu dans un lieu isolé, dépourvu de capacité de réponse immédiate. En outre, les techniques essayées, écrémage, brûlage, utilisation de dispersants chimiques et traitement à l'eau chaude n'ont pas fonctionné et avaient des effets secondaires graves. Finalement, la marée noire a été contenue par des estacades et nettoyée avec des plaques absorbantes et des jets d'eau froide. Cependant, il reste encore des traces de cette marée noire aujourd'hui¹⁰³.

On nous a dit que la Garde côtière avait collaboré dans certains dossiers avec ses vis-à-vis d'autres pays de l'Arctique qui connaissent les mêmes situations dans le Nord. Selon le commissaire Da Pont, les participants à la rencontre inaugurale des gardes côtières de l'Atlantique Nord en 2007 ont convenu d'établir un groupe de travail présidé par le Canada pour traiter des questions d'environnement.

La préparation et la capacité du Canada à lutter contre les déversements de pétrole et la pollution dans l'Arctique intéressent beaucoup les membres du Comité. Le 15 mai 2008, des

¹⁰⁰ Steven Troy, *Témoignages*, 15 mai 2008.

¹⁰¹ Louis Fortier, *Témoignages*, 13 mai 2008.

¹⁰² Dans le Sud du Canada, les compagnies pétrolières financent les dépôts d'équipement antipollution en payant des droits et forment leur personnel. Ce qui n'est pas le cas dans l'Arctique.

¹⁰³ Duane Smith, *Témoignages*, 1^{er} avril 2008.

responsables de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne nous ont livré d'autres informations.

4. Recherche et sauvetage

De toute évidence, l'accroissement de la navigation, de la mise en valeur des ressources et du tourisme augmentera le risque d'incidents nécessitant des opérations de recherche et sauvetage (SAR). Les témoins considèrent que notre capacité de SAR est importante pour nous permettre d'affirmer notre souveraineté dans une région aussi vaste et peu peuplée que l'Arctique canadien.

Par recherche et sauvetage, « on entend la recherche des personnes, navires et autres moyens de transport, ainsi que la fourniture d'une aide à ceux-ci, quand, selon toute vraisemblance, ils sont en détresse ou menacés d'un danger imminent »¹⁰⁴. Le responsable du programme national de SAR est le ministre de la Défense nationale, mais la Garde côtière canadienne est chargée de son volet maritime. Elle effectue plusieurs tâches de SAR dont la détection des incidents maritimes, les activités de prévention et le contrôle des activités de la Garde côtière auxiliaire canadienne, organisme bénévole qui compte des unités à Hay River, Yellowknife, Cambridge Bay, Rankin Inlet, Iqaluit, Inuvik, Port Resolution, Chipewyan et une nouvelle à Aklavik pour la saison de navigation 2008¹⁰⁵.

Les Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage gèrent les réponses de la Défense nationale et de la Garde côtière aux incidents aériens et maritimes. Les Forces armées disposent d'avions et d'hélicoptères de sauvetage à la base de Trenton et à la station de Yellowknife, alors que la Garde côtière compte surtout sur ses hélicoptères et ses brise-glaces (qui ne naviguent pas toute l'année dans le Nord)¹⁰⁶.

Le développement du tourisme dans l'Arctique a souvent été évoqué à nos réunions; on craint que les bateaux de croisière ne soient pas spécialement adaptés à la navigation dans les eaux arctiques. M. Rob Huebert nous a dit qu'il y a eu 150 croisières en 2007 au large du Groenland. Il y en aurait eu moins dans les eaux canadiennes (de 15 à 25), mais leur nombre serait en augmentation chaque année¹⁰⁷. Le Comité s'est également fait dire que des

¹⁰⁴ MPO, Garde côtière canadienne, Recherche et sauvetage maritime au Canada, Programme national de recherche et sauvetage http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/RES_Sar_maritime.

¹⁰⁵ George Da Pont, *Témoignages*, 5 février 2008.

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ Rob Huebert, *Témoignages*, 13 mars 2008.

familles scandinaves sont apparues en voilier dans les eaux canadiennes et que trois d'entre elles avaient même franchi le passage du Nord-Ouest en 2007. Nos témoins se demandent si le Canada serait en mesure d'intervenir face à un incident semblable au naufrage du navire de croisière *M/V Explorer* dans l'Antarctique en novembre 2007.

5. Soutien politique et financement

Des témoins ont dit que la Garde côtière est le parent pauvre de l'administration fédérale : elle est mal appuyée et mal financée d'un gouvernement à l'autre. D'ailleurs, ce n'est que très récemment qu'on a reconnu le besoin de reconstruire sa flotte¹⁰⁸. Si on en juge d'après ce qui a été dit en Comité, le Canada devra s'assurer que la Garde côtière a la capacité, les outils et l'équipement nécessaire pour faire à l'avenir le travail qu'exige son mandat¹⁰⁹.

La Garde côtière canadienne remonte au début du ministère de la Marine et des Pêcheries en 1867¹¹⁰. Elle est ensuite passée au ministère des Transports à sa création en 1936, puis au ministère des Pêches et des Océans en 1995. En décembre 2003, la responsabilité des bateaux de plaisance, des services de navigation maritime, de la prévention de la pollution et des mesures antipollution ainsi que des eaux navigables est retournée à Transports Canada. En avril 2005, la Garde côtière est devenue un organisme de service spécial au sein du MPO, pour affirmer son rôle national, assumer davantage d'autonomie et de souplesse opérationnelle et permettre à sa flotte d'offrir des services à ses clients fédéraux : la Défense nationale, Environnement Canada, la GRC, MAECI, Transports Canada, Ressources naturelles Canada et le Conseil national de recherche en sciences et en génie du Canada¹¹¹.

On nous a dit que la dotation posera problème dans les prochaines années. Le commissaire de la GCC, George Da Pont, nous a dit qu'on a peu embauché depuis la fusion avec le MPO en 1995, et qu'il sera difficile d'attirer du sang nouveau à cause de la concurrence au

¹⁰⁸ Le budget 2003 a alloué 94,6 millions de dollars sur deux ans aux réfections majeures des navires de la Garde côtière et de ses installations à quai et aux achats de remplacement. Entre février 2006 et mars 2007, plus de 750 millions de dollars ont été annoncés pour l'achat et l'entretien de 4 nouveaux navires hauturiers et 12 nouveaux navires de patrouille extracôtiers. Le budget de février 2008 a annoncé 720 millions de dollars en financement pour l'acquisition d'un nouveau brise-glace polaire.

¹⁰⁹ Le mandat de la Garde côtière canadienne est énoncé dans la *Loi sur les océans* et la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Voir MPO, Garde côtière canadienne, Mission, vision et mandat, <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Mission>.

¹¹⁰ MPO, Garde côtière canadienne, Historique, <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Historique>.

¹¹¹ Garde côtière canadienne, *Sécurité d'abord, service constant*, Plan d'activités 2007-2010, 1^{er} juin 2007, p. 49, http://www.ccg-gcc.gc.ca/fo/0018/docs/Business_Plan_v19-fra.pdf.

Canada et à l'étranger pour les marins bien formés. Avec le départ à la retraite prévu de près du quart du personnel marin expérimenté d'ici 5 à 7 ans, il ajoute qu'il pourrait même y avoir pénurie de main-d'œuvre qualifiée pour faire fonctionner les navires de la Garde côtière.

Témoignant devant le Comité, l'ex-commissaire adjoint de la GCC, Michael Turner, a évoqué les difficultés de la fusion de la Garde côtière avec le MPO, deux organismes aux structures et à la culture très différentes. La direction de la MPO et celle de la Garde côtière avaient tendance à assigner à cette dernière un rôle restreint pendant les dix années qui ont suivi. On visait la réduction des coûts et l'efficacité, alors que de nombreux navires étaient à quai en permanence ou pour une durée de plus en plus longue dans l'année, faute de fonds pour les faire naviguer. L'idée maîtresse d'une Garde côtière capable de missions diverses s'est sérieusement érodée durant cette période, selon lui.

On nous a dit également que le gouvernement fédéral a songé à transférer la Garde côtière à la Défense nationale. En 2006, le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a recommandé de la faire passer à Sécurité publique et Protection civile Canada¹¹².

De l'avis de M. Rob Huebert, la question n'est pas de savoir où loge la Garde côtière, mais plutôt de trouver un appui politique et un financement. La GCC, a-t-il dit, est compétente au point de toujours trouver une façon de faire plus avec moins et, d'une certaine façon, son professionnalisme est son pire ennemi. Il a aussi souligné que la Garde côtière n'a pas de champions hors de ses rangs et ne dispose pas non plus de groupes d'intérêts aptes à défendre son rôle de sauvegarde des valeurs et des intérêts canadiens dans l'Arctique. En matière militaire pourtant, le gouvernement fédéral a établi le Forum sur la sécurité et la défense en 1967. Ce forum réunit la Défense nationale, les Forces canadiennes et le milieu universitaire afin d'établir une expertise et une capacité d'analyse canadiennes sur les questions militaires. Il n'y a pas d'équivalent pour la Garde côtière canadienne. Un autre exemple qu'il a donné, c'est le MAECI, qui a réussi à établir des communautés d'intérêts dans les domaines de la sécurité des personnes et des missions de paix.

M. Huebert estime que le Canada n'est pas préparé à la menace de crises dans l'Arctique. Experte de la situation maritime du Canada, la Garde côtière a besoin de formuler une vision stratégique à long terme pour orienter son avenir, et cette vision doit émaner de ses

¹¹² Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Face aux turbulences : de la nécessité d'actualiser l'aide extérieure et la force militaire du Canada en réponse aux changements d'envergure qui surviennent*, octobre 2006, recommandation 40.

rangs, pas du MPO. Selon le témoin, la Marine canadienne a donné un bon exemple de vision dans son document *Point de mire, stratégie de la marine pour 2020* préparé sous la direction du chef d'état-major des Forces maritimes. Le document envisage « la situation géostratégique, les intérêts et l'histoire du Canada, ainsi que les changements d'envergure survenus au cours des dernières années au sein du système international et l'incertitude à l'égard des prochaines décennies¹¹³ ». On a également signalé au Comité les visions et stratégies à long terme articulées par l'armée de l'air et l'armée de terre¹¹⁴.

[La Garde côtière] comprend très bien ce qu'elle doit faire d'un point de vue tactique et s'acquitte de cette tâche de manière remarquable. Toutefois, si on lui demande : « Quelle est votre vision stratégique pour la souveraineté dans l'Arctique? », elle répondra : « Nous n'en avons pas. Nous ne faisons qu'appliquer la loi et exécutons ce qu'on nous dit de faire ». Cette vision doit provenir de la Garde côtière, qui doit se demander en quoi consiste son énoncé de mission, au-delà de faire de son mieux¹¹⁵. »

Selon Louis Fortier, la Garde côtière aura besoin d'infrastructures, dont des brise-glaces, pour jouer un rôle élargi dans l'Arctique. Cette région change vite, et notre flotte vieillit aussi vite. M. Fortier envisage un rôle important pour l'agence dans le contrôle du développement de l'Arctique. Il estime que les populations du Nord doivent participer activement à la définition de son rôle futur, et que les Inuits doivent être recrutés par la Garde côtière¹¹⁶.

B. Observations finales et recommandations

Aspect essentiel de l'identité canadienne, l'Arctique est d'abord et avant tout la patrie des Inuits, qui habitent cette région et exploitent ses ressources depuis des milliers d'années.

¹¹³ Défense nationale, *Point de mire, stratégie de la marine pour 2020*, 2001, http://www.navy.dnd.ca/leadmark/pdf/FRE_LEADMARK_FULL_72DPI.PDF.

¹¹⁴ *Vecteurs stratégiques*, document de planification des forces aériennes parmi plusieurs, formule une vision et une stratégie à long terme pour guider son développement. Pour sa part, l'armée de terre a produit *Engager, vers l'avant* qui établit de larges directives pour l'armée de demain.

¹¹⁵ Rob Huebert, *Témoignages*, 13 mars 2008.

¹¹⁶ Il ne semble pas exister de démarche formelle pour former et recruter des Inuits dans la Garde côtière. Cependant, on déploie des efforts pour engager des gens du Nord chaque fois que s'ouvrent des postes à temps partiel ou à temps plein. Steven Troy, *Témoignages*, 15 mai 2008.

La Garde côtière canadienne fournit plusieurs services essentiels dans l'Arctique. Elle approvisionne les collectivités isolées, ouvre les chenaux de navigation à la marine marchande, maintient les aides à la navigation dans les voies maritimes nordiques et intervient en cas de pollution marine. Les navires et le commerce dépendent d'elle pour les communications maritimes et la gestion du trafic. Tout le monde compte sur la Garde côtière pour les opérations de recherche et de sauvetage en mer. À l'appui des ministères et des autres organismes fédéraux, elle fournit navires, hélicoptères et divers services. La recherche halieutique, l'océanographie, la cartographie du fond marin et la météorologie marine dépendent de ses navires. Par ses activités d'appui à la marine marchande, la Garde côtière est un élément important de la projection de notre souveraineté dans l'Arctique, et constitue la présence marine la plus visible de l'État fédéral dans cette région.

Le rôle de la Garde côtière dans l'Arctique, région au potentiel incroyable, deviendra encore plus essentiel dans les années à venir. Le réchauffement climatique ouvrira le passage du Nord-Ouest; l'exploitation pétrolière, gazière et minière et d'autres activités économiques se développeront dans la région; les pays continueront de rivaliser dans la promotion de leurs intérêts. Le Canada devra étoffer sa Garde côtière en lui ajoutant des moyens et de l'équipement pour faire le travail dont elle a le mandat. L'agence devra obtenir un financement suffisant.

Le réchauffement climatique ouvrira les eaux de l'Arctique au trafic maritime. Personne ne sait exactement quand cela va se produire, mais le gouvernement du Canada doit planifier et préparer cet événement inévitable.

Le Canada s'expose à une contestation de sa juridiction sur la navigation dans le passage du Nord-Ouest. À l'exception de l'île Hans, la communauté internationale reconnaît généralement la souveraineté exclusive du Canada sur l'archipel Arctique, mais cela n'est pas le cas pour les eaux qui le baignent. Certains pays ne partagent pas la position du Canada selon laquelle le passage du Nord-Ouest constitue des eaux intérieures canadiennes. Les États-Unis, notamment, conçoivent cette voie de navigation comme un détroit international soumis au droit de passage en transit, droit presque aussi étendu qu'en haute mer en vertu du droit international.

Le Canada doit profiter de toutes les occasions pour négocier l'acceptation de sa position avec les autres pays, en particulier les États-Unis. Cependant, le Canada doit conserver la juridiction complète sur la navigation afin de protéger suffisamment l'environnement marin extrêmement fragile qui s'y trouve et ses intérêts en matière de sécurité.

1. Le Comité recommande que le Canada défende sa position voulant que les eaux du passage du Nord-Ouest soient des eaux intérieures et soit prêt à réfuter toute contestation juridique.

Sans mesures préventives suffisantes face à la navigation non autorisée, cette voie de navigation risque de devenir de plus en plus internationale et soumise au droit de transit, ce qui pourrait avoir des conséquences sérieuses sur l'environnement et la sécurité du Canada. Les États-Unis seraient peut-être plus enclins à reconnaître notre revendication légale si le Canada disposait d'outils de surveillance et d'application de ses lois et règlements.

2. Le Comité recommande que le Canada affirme bien plus vigoureusement sa présence toute l'année, assortie d'une capacité policière, pour montrer au monde qu'il est sérieux dans sa volonté de régir le passage du Nord-Ouest, protéger sa population, veiller à ses intérêts et faire de ce passage une voie de navigation sûre et efficace.

3. Le Comité recommande l'adoption d'un code uniforme et commun pour la construction, l'équipage et l'équipement de tous les navires qui circulent dans l'Arctique.

4. Le Comité recommande que la Garde côtière canadienne recrute autant que possible des Inuits pour leurs connaissances inestimables de la région.

5. Le Comité recommande que la Garde côtière formule une vision stratégique à long terme pour guider son avenir. Avec le départ à la retraite prévue de près du quart du personnel marin expérimenté d'ici 5 à 7 ans, la dotation posera problème.

Le Canada a besoin toute l'année d'une capacité beaucoup plus forte dans l'Arctique, afin :

- a) D'appliquer un système obligatoire de trafic maritime dans nos eaux arctiques.
- b) De cartographier notre plateau continental, d'y exercer la juridiction du Canada et de faire en sorte que l'exploration et le développement en deçà et au-delà de la zone économique exclusive de 200 milles soient menés en accord avec les règles et normes canadiennes. Une fois définies les limites de la ZEE étendues au plateau continental (territoire apparemment équivalent aux Provinces des Prairies), le Canada pourrait avoir à amorcer des négociations avec ses voisins de l'Arctique, étant donné qu'il existe déjà des différends au sujet de la délimitation des ZEE adjacentes à l'est (mer Lincoln) et à l'ouest (mer de Beaufort).
- c) De fournir une capacité de recherche et sauvetage à l'année longue, étant donné que le trafic maritime devrait s'accroître et les activités économiques se développer – dont de nouvelles pêches commerciales et l'augmentation des croisières de tourisme dans les eaux arctiques.
- d) D'accommoder la croissance prévue de la demande de navires à l'appui de la recherche scientifique.

- e) De fournir une intervention rapide, suffisante et efficace en cas d'accidents environnementaux majeurs. L'accroissement du trafic maritime augmentera les risques pour l'environnement. Avec le coût record de l'énergie, le développement pétrolier et gazier est maintenant envisagé comme une activité à l'année longue. Le recul des glaces et les nouvelles techniques de construction, comme les navires-citernes à double coque, augmentent la possibilité que le pétrole et le gaz naturel liquide soient transportés par navire dans le passage du Nord-Ouest un jour. Le recul des glaces profitera aux secteurs énergétique et minier, ce qui amènera encore plus de navigation.
- f) D'exercer un contrôle effectif du passage du Nord-Ouest et d'en faire une voie de navigation sûre et efficace.

6. Le Comité recommande que NORDREG, le système volontaire actuel de trafic des navires dans l'Arctique, devienne obligatoire.

NORDREG, le système volontaire actuel dans l'Arctique, doit devenir obligatoire. Actuellement, les navires étrangers qui pénètrent dans les eaux arctiques canadiennes ne sont pas tenus de signaler leur présence en vertu de NORDREG, soit leur emplacement, leur itinéraire et leur conformité à la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. En laissant NORDREG facultatif, le Canada laisserait croire à la communauté internationale qu'il n'est peut-être pas prêt à revendiquer le passage du Nord-Ouest comme faisant partie de ses eaux intérieures.

7. Le Comité recommande que le Canada élabore un plan à long terme en vue de l'acquisition de brise-glaces lourds polyvalents construits au Canada et capables de naviguer à l'année longue, à la fois dans son archipel Arctique et sur le plateau continental.

Le budget de février 2008 prévoit 720 millions de dollars pour le remplacement du NGCC Louis S. St-Laurent, porte-étendard depuis 40 ans de la Garde côtière, avec un nouveau brise-glace polaire ayant plus de capacité, mais le reste de notre flotte vieillissante de brise-glaces aura également besoin d'être remplacé. En particulier, le NGCC Terry Fox (construit en 1983 et seul brise-glace en plus du Louis S. St-Laurent à avoir une vraie capacité arctique) arrive rapidement à la fin de sa vie utile et devra être remplacé d'ici 10 à 15 ans. Notre plus récent brise-glace, le NGCC Henry Larsen, a plus de 20 ans. Il faut de 8 à 10 ans entre la décision de remplacer un brise-glace et son remplacement, parce que ces navires sont complexes et uniques.

8. Le Comité recommande le déploiement de brise-glaces polaires polyvalents de la Garde côtière comme solution économique et efficace aux tâches de surveillance et de patrouille requises pour affirmer la souveraineté du Canada dans l'Arctique.

Ces navires pourraient servir de plates-formes à tous les programmes et missions de l'État fédéral dans l'Arctique (sécurité et application de la loi, recherche et sauvetage, mission environnementale, ouverture des voies de navigation, approvisionnement), y compris pour la GRC et les Forces canadiennes.

9. Le Comité recommande que le gouvernement du Canada mette en œuvre, en collaboration avec le gouvernement du Nunavut, un plan exhaustif de développement des ports, comme l'a recommandé le Groupe de travail sur les ports MPO–Nunavut dans son rapport de 2005 sur les petits bateaux au Nunavut.

L'expansion des services et des infrastructures en mer et à terre sera nécessaire pour garantir la sécurité de la navigation dans le passage du Nord-Ouest et pour étayer la souveraineté du Canada. L'amélioration des cartes marines et des aides à la navigation, les infrastructures portuaires dans l'Arctique et une meilleure surveillance du trafic maritime seront requises.

Ce rapport provisoire a été rédigé avant que le Comité ne tienne ses audiences publiques et sa mission d'information au Nunavut, durant la première semaine de juin. Nos résultats seront traités de façon plus complète dans le rapport final.

ANNEXE 1

Projet de vente de RADARSAT-2

M. Michael Byers de l'Université de la Colombie-Britannique nous a beaucoup parlé de RADARSAT-2¹.

Le satellite a été développé grâce à un partenariat public-privé entre l'Agence spatiale canadienne et la compagnie canadienne MacDonald, Dettwiler & Associates Ltd. (MDA). Au début de janvier 2008, quelques semaines après son lancement en orbite, en décembre 2007, Alliant Techsystems Inc., compagnie américaine, a annoncé son intention d'acquérir le programme spatial de MDA, dont RADARSAT-2. Le gouvernement fédéral avait fourni l'essentiel du financement du projet de satellite, en achetant d'avance pour 445 millions de dollars d'imagerie, équivalent à 85 p. 100 du coût total. En retour, la compagnie lui a promis de l'imagerie sur demande et un accès prioritaire en cas d'urgence.

Considéré comme le satellite de télédétection le plus avancé du monde et développé spécialement pour permettre au Canada de mieux exercer sa souveraineté dans le Nord², RADARSAT-2 fournit des images haute définition à travers les nuages et le brouillard et même la nuit, ce qui est crucial dans l'Arctique où règne la nuit polaire plusieurs mois par l'année. On a dit au Comité que le satellite pouvait repérer les déversements de pétrole, suivre les navires océaniques et indiquer la présence et l'épaisseur de la glace de mer, à partir de l'espace. On dit que le satellite est un outil essentiel pour la gestion des pêches et l'application des règles halieutiques, car le Canada dispose de moyens limités dans l'immensité de l'Arctique. À ce sujet, certains témoins ont mentionné l'incursion possible de navires de pêche étrangers dans le détroit de Davis où on pêche de plus en plus la crevette et le flétan noir.

Outil du Canada dans l'espace, RADARSAT-2 permet une bonne surveillance de l'immense territoire du Canada; il s'inscrit parfaitement dans l'initiative de souveraineté dans l'Arctique du gouvernement fédéral. Sa capacité de surveiller les navires est un complément évident pour les navires de patrouille militaire dans l'Arctique dont l'achat a été annoncé par le gouvernement fédéral en juillet 2007 et pour le nouveau brise-glaces de classe polaire de 720 millions de dollars annoncés dans le budget fédéral de février 2008.

¹ Michael Byers, *Témoignages*, 6 mars 2008.

² Voir MAECI, « Le gouvernement du Canada délivre un permis d'exploitation pour RADARSAT-2 », Communiqué, 16 novembre 2007, <http://news.gc.ca/web/view/fr/index.jsp?articleid=3619699>. RADARSAT-1, un prédécesseur moins puissant, avait été construit par l'Agence spatiale canadienne et lancé en 1995. Il appartient à l'Agence et demeure en orbite.

Le Canada est l'autorité responsable des licences de satellite en vertu de la *Loi régissant l'exploitation des systèmes de télédétection spatiale* (article 16). À nos réunions de février et de mars, on ignorait encore si les États-Unis remplaceraient le Canada comme autorité responsable des licences si la vente était approuvée, et si le Canada perdrait la capacité de restreindre le type d'images générées pour des motifs d'intérêt national, ainsi que son accès prioritaire aux images satellites en cas d'urgence.

Le projet d'achat de 1,325 milliard de dollars a apparemment pris tout le monde par surprise, y compris le gouvernement du Canada. M. Rob Huebert de l'Université de Calgary s'est demandé comment le Canada pouvait même envisager de permettre cette vente. Selon lui, RADARSAT-2 était un bien public nécessaire et « un outil d'affirmation de la souveraineté », produit pour les Canadiens avec leur argent. Il a ajouté que c'était « exactement ce qu'un grand pays arctique comme le Canada devait faire ». Faisant le parallèle avec l'annonce du nouveau brise-glaces de 720 millions dans le budget 2008 fédéral, il a demandé : « Laisseriez-vous vendre ce brise-glaces à une compagnie étrangère quand il aura été construit? »

Dans une décision prise en vertu de la *Loi sur l'investissement Canada*, le ministre fédéral de l'Industrie, Jim Prentice, a annoncé le 10 avril 2008 que la vente des actifs aérospatiaux de MacDonald, Dettwiler & Associates Ltd., y compris RADARSAT-2, à Alliant Techsystems Inc. était refusée.

ANNEXE 2

Recommandations suite à la négociation d'un modèle canado-américain en février 2008

[Traduction]

MODÈLE DE NÉGOCIATION SUR LES EAUX DU NORD

Les 18 et 19 février 2008, deux équipes d'experts non gouvernementaux se sont réunies pour discuter des problèmes, trouver des solutions et formuler des recommandations relativement à la navigation dans les eaux du Nord aux gouvernements des États-Unis et du Canada. La déclaration concertée suivante est le fruit de ces délibérations.

Recommandations

Conscients de la fonte rapide et dramatique de la glace de mer arctique;

Conscients que ce phénomène facilitera l'accessibilité de l'Arctique par la voie maritime;

Conscients que la hausse de l'activité maritime comporte de nombreux avantages, et que le développement d'une navigation sûre, rentable et responsable sur le plan environnemental dans les eaux du Nord est dans l'intérêt de tous les pays;

Conscients des obligations liées aux ententes de revendications territoriales conclues avec les peuples autochtones;

Inquiets que la hausse de l'activité maritime n'entraîne des risques plus élevés pour la sécurité, surtout dans un contexte de terrorisme, de prolifération des armes nucléaires, d'immigration illégale et de trafic de drogues;

Inquiets que la hausse de l'activité maritime n'entraîne des risques plus élevés pour l'environnement, en particulier sous forme de déversements pétroliers et de perturbation des peuples autochtones et du milieu biologique marin;

Reconnaissant la coopération historique entre le Canada et les États-Unis, notamment à l'OTAN, dans NORAD, dans l'Accord de coopération dans l'Arctique de 1988 et au sein du Conseil de l'Arctique;

Reconnaissant que les États-Unis et le Canada ont déjà collaboré pour promouvoir l'activité maritime dans des eaux de compétence nationale, notamment la Voie maritime du Saint-Laurent, les Grands Lacs et le détroit de Juan de Fuca, et que cette collaboration a grandement profité aux deux pays;

Nous recommandons respectueusement :

1. Que les deux pays collaborent à l'élaboration de règles et de normes parallèles, ainsi que de mécanismes d'application coopératifs en ce qui concerne les zones de notification et d'interdiction dans les eaux du nord de l'Alaska et du Canada;

2. Que l'expansion de 2006 de l'accord NORAD, qui comprend le partage de toute la surveillance maritime dans la zone visée par l'accord, soit mise en oeuvre et que les deux pays coopèrent dans l'élaboration d'autres mesures de surveillance;
3. Que, à partir de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, les deux pays développent des normes communes de navigation, de sécurité et d'opération et de construction de navires;
4. Que les deux pays coopèrent dans l'établissement de routes de navigation, de plans de gestion du transport et de plans d'intervention en cas de déversement dans les eaux du nord de l'Alaska et du Canada;
5. Que les deux pays coopèrent en ce qui concerne les questions d'immigration et les missions de recherche et de sauvetage des navires de croisière;
6. Que les deux pays accélèrent l'acquisition de nouveaux brise-glaces. Les deux pays devraient maximiser les possibilités de partager le fardeau, en suivant l'exemple des ententes entre le Canada et les États-Unis sur les brise-glaces sur les Grands Lacs et l'entente sur le réapprovisionnement de la base de Thule Air;
7. Que les deux pays intensifient leurs efforts pour développer une infrastructure de sécurité, notamment de recherche et de sauvetage, en raison de la hausse de l'activité maritime dans les eaux du nord de l'Alaska et du Canada;
8. Que les deux pays maximisent l'utilisation de leur pouvoir actuel d'État du port et d'État du pavillon pour promouvoir une activité maritime sûre et responsable au plan environnemental;

Nous recommandons également :

9. Que les deux pays songent à mettre sur pied une Commission de navigation canado-américaine de l'Arctique pour se pencher sur les intérêts communs de navigation, de protection environnementale, de sécurité, de sûreté et de développement économique durable. Cette commission devrait comprendre des représentants des groupes autochtones directement touchés par la navigation. Elle pourrait être calquée sur la Commission mixte internationale et être un organisme chargé de formuler des recommandations. La Commission pourrait fonctionner dans le même cadre que l'Institut arctique de l'Amérique du Nord, un organisme de recherche binational déjà réglementé;

Nous réaffirmons que l'Accord sur la coopération dans l'Arctique de 1988 a toujours été très efficace pour la gestion des différends légaux concernant le passage du Nord-Ouest, tout *en reconnaissant* les défis que présentent les conditions de la glace qui changent rapidement.

De plus, l'équipe d'experts canadiens a présenté des arguments solides à savoir pourquoi les États-Unis devraient reconnaître la position légale du Canada, selon laquelle il contrôle le passage du Nord-Ouest. L'environnement changeant de l'Arctique soulève de nouveaux problèmes de sécurité. C'est pourquoi l'équipe canadienne soutient que le fait de reconnaître le contrôle du Canada sur le passage du Nord-Ouest pourrait accroître de façon substantielle la sécurité nord-américaine, sans compromettre les intérêts des États-Unis ailleurs dans le monde.

L'équipe américaine a également souligné que la position américaine avait aussi des arguments solides en sa faveur.

Les deux équipes *demandent respectueusement* ensemble, sans préjudice, que les gouvernements canadien et américain examinent tous ces arguments.

Enfin, les deux équipes insistent sur le fait qu'il n'y a pas de temps à perdre et que les recommandations 1 à 8 devraient être examinées rapidement.

Équipe américaine :

Paul Cellucci, ambassadeur des États-Unis au Canada, 2001-2005

Scott G. Borgerson, Council on Foreign Relations

Elizabeth Elliot-Meisel, département d'histoire, Université Creighton

Christopher Joyner, département du gouvernement, Université Georgetown

Eric Posner, École de droit de l'Université de Chicago

Coalter Lathrop, J.D., président, Sovereign Geographic Inc.

Équipe canadienne :

Michael Byers, département de science politique, Université de la Colombie-Britannique

Colonel (à la retraite) Pierre Leblanc, ancien commandant, Secteur du nord des Forces canadiennes

Aaju Peter, étudiant en droit inuit, Iqaluit

Rob Huebert, département de science politique et centre des études stratégiques et militaires, Université de Calgary

Ted McDorman, faculté de droit, Université de Victoria

Suzanne Lalonde, faculté de droit, Université de Montréal

Armand de Mestral, C.M., faculté de droit, Université McGill

Secrétariat :

Justin Nankivell, étudiant au doctorat, Université de la Colombie-Britannique

Joël Plouffe, étudiant au doctorat, Université du Québec à Montréal (UQAM)

Financement et soutien logistique :

Les équipes canadiennes et américaines souhaitent remercier ArcticNet d'avoir financé cet exercice et la Commission mixte internationale (section canadienne) d'avoir fourni le lieu de rencontre. Les recommandations formulées représentent uniquement l'opinion des membres des équipes.

ANNEXE 3

LISTE DES TÉMOINS

Le jeudi 15 mai 2008	
Garde côtière canadienne	Steven Troy, directeur, Systèmes de sécurité et d'intervention environnementale
Transports Canada	William (Bill) J Nash, directeur général, Sécurité maritime Victor M. Santos-Pedro, directeur, conception, équipement et sécurité nautique. Richard Day, directeur, Exploitation et programmes environnementaux
Le mardi 13 mai 2008	
ArcticNet	Louis Fortier, directeur scientifique
Le mardi 6 mai 2008	
À titre personnel	Donat Pharand, professeur émérite, Faculté de Droit, Université d'Ottawa
Le jeudi 1 mai 2008	
Pêches et Océans Canada	Michelle Wheatley, directrice régionale, Sciences, Région du Centre et de l'Arctique K. Burt Hunt, directeur régional, Gestion des pêches et d'aquaculture, Région du Centre et de l'Arctique
Le mardi 15 avril 2008	
Inuit Tapiriit Kanatami	John Merritt, conseiller principal de direction
Nunavut Tunngavik Incorporated	Paul Kaludjak, président Gabe Nirlungayuk, directeur, Service de la faune
Le mardi 8 avril 2008	
Council on Foreign Relations	Scott G. Borgerson, ph.D., Chargé d'affaires internationales
Le mardi 1 avril 2008	
Inuit Circumpolar Council (Canada)	Duane Smith, président Chester Reimer, conseiller en stratégies et politiques
Le jeudi 13 mars 2008	
Université de Calgary	Rob Huebert, directeur adjoint du Centre d'études stratégiques et militaires, Professeur agrégé de sciences politiques
Le jeudi 6 mars 2008	
Université de la Colombie-Britannique	Michael Byers, professeur, Chair de recherche du Canada en politique et en droit internationaux, Département des sciences politiques
Le jeudi 28 février 2008	
À titre personnel	Michael Turner

Le mardi 12 février 2008

Affaires étrangères et
Commerce international
Canada

Alan H. Kessel, le Jurisconsulte
John Hannaford, juriconsulte adjoint et directeur général des
Affaires juridiques
Wendell Sanford, directeur, Direction du droit des océans et de
l'environnement

Le mardi 5 février 2008

Pêches et Océans Canada

George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne
Charles Gadula, sous-commissaire intérimaire
Gary Sidock, directeur général, Direction générale de la flotte

Legislative Assembly of Nunavut:

Peter Kattuk, Member of the Legislative Assembly for Hudson Bay.

Nunavummi Tasiujarjuamiuguqatigiit katutjiqatigiingit (NTK):

John MacDougall.

Monday, June 2, 2008 (afternoon meeting)

City of Iqaluit:

Glenn Williams, Councilor.

Nunavut Association of Municipalities:

Lewis Gidzinski, Infrastructure Research Manager.

Nunavut Economic Forum:

Glenn Cousins, Executive Director.

Baffin Regional Chamber of Commerce:

Hal Timar, Executive Director.

Nunavut Wildlife Association:

Michael d'Eca, Legal Advisor;

Jim Noble, Chief Operating Officer.

Monday, June 2, 2008 (evening session)

On individual:

John Amagoalik, Director, Lands and Resources, Qikiqtani Inuit Association.

Desgagnés Transarctik Inc.:

Waguih Rayes, General Manager.

On individual:

Aaju Peter.

Tuesday, June 3, 2008

Municipality of Pangnirtung:

Adamie Komoartok, Deputy Mayor of Pangnirtung;

Ron Mongeau, Senior Administrative Officer.

Pangnirtung Hunters and Trappers Organization:

Leopa Akpalialuk, Vice-Chairman.

Pangnirtung Fisheries:

Don Cunningham, General Manager;

Manasa Evic, Chairman of the Board.

Cumberland Sound Fisheries:

Joopa Gowdluapik, Chairman of the Board.

Baffin Fisheries Coalition:

Johnny Mike, Director.

On individuals:

Levi Evic;

Eric Joamie;

Gita Laidler;

Davidee Arnankak;

Noah Metiq;

Jamesie Mike.

Assemblée législative du Nunavut :

Peter Kattuk, membre de l'assemblée législative pour la Baie d'Hudson.

Nunavummi Tasiujarjuamiuguqatigiit katutjiqatigiingit (NTK) :

John MacDougall.

Le lundi 2 juin 2008 (séance de l'après-midi)

Ville d'Iqaluit :

Glenn Williams, conseiller.

Association des municipalités du Nunavut :

Lewis Gidzinski, gestionnaire de recherche sur les infrastructures.

Forum économique du Nunavut :

Glenn Cousins, directeur général.

Chambre de commerce de la région de Baffin :

Hal Timar, directeur général.

Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut :

Michael d'Eca, conseiller juridique;

Jim Noble, directeur des opérations.

Le lundi 2 juin 2008 (séance en soirée)

À titre personnel :

John Amagoalik, directeur, Gestion des terres et des ressources, Qikiqtani Inuit Association.

Desgagnés Transarctik Inc. :

Waguih Rayes, directeur général.

À titre personnel :

Aaju Peter.

Le jeudi 5 juin 2008

Municipalité de Pangnirtung :

Adamie Komoartok, maire adjoint;

Ron Mongeau, administrateur principal.

Pangnirtung Hunters and Trappers Organization :

Leopa Akpalialuk, vice-président.

Pangnirtung Fisheries :

Don Cunningham, directeur général;

Manasa Evic, président du conseil d'administration.

Cumberland Sound Fisheries :

Joopa Gowdluapik, président du conseil d'administration.

Baffin Fisheries Coalition :

Johnny Mike, directeur.

À titre personnel :

Levi Evic;

Eric Joamie;

Gita Laidler;

Davidee Arnankak;

Noah Metiq;

Jamesie Mike.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

Monday, June 2, 2008

The Honourable Olayuk Akesuk, M.L.A., Minister of the Environment, Government of Nunavut.

The Honourable Patterk Netser, M.L.A., Minister of Economic Development and Transportation, Government of Nunavut.

Thursday, June 5, 2008

The Honourable Peter Kilabuk, Member of the Legislative Assembly for Pangnirtung, Speaker of the Legislative Assembly of Nunavut.

WITNESSES

Monday, June 2, 2008 (morning meeting)

Department of Environment, Government of Nunavut:

Simon Awa, Deputy Minister;

Wayne Lynch, Director, Fisheries and Sealing;

Earle Baddaloo, Director, Environmental Protection.

Department of Economic Development and Transportation, Government of Nunavut:

Rosemary Keenainak, Deputy Minister;

John Hawkins, Acting Deputy Minister, Transportation Branch.

(Continued on previous page)

COMPARAISSENT

Le lundi 2 juin 2008

L'honorable Olayuk Akesuk, député, ministre de l'Environnement du Nunavut.

L'honorable Patterk Netser, député, ministre du Développement économique et des Transports, gouvernement du Nunavut.

Le jeudi 5 juin 2008

L'honorable Peter Kilabuk, membre de l'assemblée législative du Nunavut, Président de l'assemblée législative du Nunavut.

TÉMOINS

Le lundi 2 juin 2008 (séance du matin)

Ministère de l'Environnement, Gouvernement du Nunavut :

Simon Awa, sous-ministre;

Wayne Lynch, directeur, Division des pêches et de la chasse phoque;

Earle Baddaloo, directeur, Protection environnementale.

Ministère du Développement économique et des Transports, Gouvernement du Nunavut :

Rosemary Keenainak, sous-ministre;

John Hawkins, sous-ministre par intérim, Division des transports.

(Suite à la page précédente)



